

Odense - 1981

Anders Monrad Møller

Fra galeoth til galease





Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41546328_0003

Fra galeoth til galease

Til Dorte, Anna og Jon

Anders Monrad Møller

Fra galeoth til galease

Studier i de kongerigske provinsers søfart
i det 18. århundrede



Fiskeri- og Søfartsmuseet
Saltvandsakvariet, Esbjerg

Denne afhandling er den 29. oktober af Odense universitets humanistiske fakultetsråd antaget til forsvar for den filosofiske doktorgrad.

J. Moestrup
h.a.dec.

Forsvaret finder sted fredag den 19. juni 1981, kl. 13.30 i lokale U 1 (Det grønne Auditorium), Campusvej 55, 5230 Odense M.

Udgivet med støtte af STATENS HUMANISTISKE FORSK-
NINGSRÅD.

Årsskrift for Fiskeri- og Søfartsmuseet - Saltvandsakvariet i Esbjerg 1981.

Omslaget: Galease med brænde fra Niels Truslew: Skibe i Søen 1805, Kbh. 1979. Original på Kobberstiksamlingen. Venligst stillet til rådighed af Høst & Søn's Forlag.

Tryk: Arnold Thomsen A/S, Esbjerg.

ISBN 87 87453 48 7.



Indholdsfortegnelse

Forord	7
--------------	---

1. Del Handelsflåden

I. Det 18. årh.'s dataindsamling og handelsflådestatistik	9
Toldvæsen og regnskabsrevision	9
Kommercekollegiet fra 1704	10
Dataindsamling under og efter Store Nordiske Krig	11
Kommercekollegiet fra 1735	13
Kommercekollegiets tabeller	14
Øvrige initiativer i anden halvdel af det 18. årh.	19
Den ufuldkomne statistiks periode	20
II. Materiale til en statistik over provinshandelsflåden 1700-1807	21
Indsamling	21
Egne bearbejdelser af regnskabsmateriale	23
Tværgående registrering	24
Udvælgelse	25
Statistik på det 18. årh.'s betingelser	27
III. Provinstolddistrikternes handels- flåde 1700-1807	28
1700-1749	28
1750-1807	28
Den generelle udvikling i det 18. årh.	29
De enkelte landsdele	30
De enkelte tolddistrikter	31
Provinsens handelsflåde fra det 17. til det 19. årh.	33
IV. Hjemsted og kommercelæst	35
Hjemstedsbetegnelsen i skibslistor og regnskaber	35
Århus 1733 og Dragør 1769	37
20 tolddistrikter 1733 og 1769	39
Skibslisterne for 1798	42
Bilbrev, skøde og målbrev	43
Kommercelæsten	44
Revaluering af handelsflådestatistikken? ..	46
V. Skibene	48
Typebetegnelser i det 18. årh.	51
Jagt	51
Krejert, skib og skude	55
Galeoth og galease	57
Andre fartøjstyper	62
Alder og byggested	64

2. Del Skibsfarten

VI. Tradition, materiale, teknik	67
Told- og acciseregnskaber som kilde til bestjlingens størrelse	68
Materialets bearbejdelse	70
VII. Søfarten på de danske provinsdistrikter omkring 1733	71
Sjællandske distrikter I	72
Sjællandske distrikter II	75
Sjællandske distrikter III	80
Lolland-falsterske distrikter	84
Fynske distrikter I	88
Fynske distrikter II	91
Østjyske distrikter I	95
Østjyske distrikter II	96
Østjyske distrikter III	99
Østjyske distrikter IV	103
Vestjyske distrikter I	108
Vestjyske distrikter II	109
VIII Den grå nutid og den gyldne fortid	113
Generelle træk 1733	113
En årgang toldregnskabers repræsentativitet?	117
Den gyldne fortid	119
IX. Indenrigs og mellemrigs 1733-98	123
Hovedstad og tvillingrige	126
Dragørs storhedstid	132
»De farlige og skadelige ærøboer«	138
Kongerigske høkerbøtter	140
Sundtrafik	142
Provinsdistrikter indbyrdes	143
Norgesfarten	144
Den jyske vestkyst	147
X. Provinsskibe i udenrigsfart	148
Lübeck og andre østersøhavne	148
Norge og Østersøen	149
Vesteuropa og videre	151
Vest for Kap Finisterre	153

3. Del Skipper og reder

XI. Købstadborger og husmand til søs	159
»Alle Skippere skulle bo i Købstæder« ..	159
Borgerskab eller permission fra Admiralitetet	161
Hundrede skippers bopæl 1733 og 1798 ..	164
Mandskabets rekruttering	166

XII. Selvejer og partreder	167
Ejendomsforhold omkring 1733	168
Dragør omkring 1733	172
Udenfor købstæderne i slutningen af århundredet	173
Provinsens større partrederier	177
XIII. Skipper, handelsmand og købmand	180
Høker og brændehandler	181
Købstadsskipperne i norgesfart	183
Differentiering mellem »skipper« og »købmand«	184
XIV. I kanten af landbosamfundet - provinsens søfart i det 18. årh.	186

Noter og registre

Forkortelser	193
Noter	193
Litteratur	204
Arkivoversigt	206
Fortegnelse over tabeller, kurver og illustrationer	208
Fortegnelse over bilag på microfiche	208
Sagsregister	209
Stedregister	210
Personregister	212
Skibsregister	214
English Summary	215

Forord

Det foreliggende arbejde har været godt og vel syv år om at blive til, hvad det utvivlsomt bærer præg af. Bogens tre dele afspejler groft taget faserne i udarbejdelsen, som kan karakteriseres således: Først en periode præget af jagtens spænding, siden en tid med EDB-teknikkens fortryllelser, senest kom problemerne med at få lukket af. Det bør heller ikke skjules, at den noget trinvis tilblivelse hænger sammen med den ikke-etableredes behov for med hyppige mellemrum at kunne fremvise nok en række kapitler, mens andre spændende opgaver dels har krævet deres, dels til gengæld har været givende - også økonomisk.

Førstedelens udgangspunkt var det relativt enkle spørgsmål om provinsflådens størrelse i det 18. århundrede, som kun kunne besvares efter fornøjeligt indsamlingsarbejde på Rigsarkivet og tre landsarkiver. Eftersporingen af skibslisters på kryds og tværs i diverse arkivfonde har givet tilfredsstillelsen ved at finde, hvad der på forhånd måtte formodes at være, og samtidig har uventede og tilfældige fund bevirket, at nye muligheder åbnede sig med en stadig fortsættelse af jagten til følge. Kompletteringstrang kan vel ingen sige sig fri for, men i det foreliggende tilfælde indtrådte resignationen af sig selv, efterhånden som udbyttet - lister over dette eller hint toldsteds skibe - tog af i forhold til indsatsen. Der ligger med garanti her og der endnu upåagtede skibslisters, som kan ændre decimaler i førstedelens handelsflådestatistik, men de største muligheder for mere viden vil man i fremtiden sikkert finde i emnet for det femte og relativt sent tilkomne kapitel om skibstyperne. Man kan så håbe, at større klarhed vil fremkomme omkring betegnelserne Galeoth og Galease, og at den selvstændige, lokale danske skibsbygningstradition og typeudvikling vil blive bedre belyst.

Andendelens grundmateriale er de tre nogenlunde komplette sæt toldregnskaber, som - spredt med passende mellemrum over århundredet - kan fortælle noget væsentligt om syttenhundredtallets danske provinssøfarts omfang og retning. Med materialet indkodet og sat på hulkort turde farerne i det videre arbejde først og fremmest siges at have ligget i de besnærende mange muligheder, som EDB-bearbejdelse frembyder. Ikke, som af og til antaget, i form af hokus-pokus, som i en håndevending tryller færdige resultater frem for den undrende forsker, men snarere ved fristelserne i en berusende fornemmelse, når det ene selvskabte EDB-program efter det andet bringes til at virke, mens maskinen udspyr metervis af output. Der er her tale om et fascinerende hjælpemiddel, der letter arbejdet med store datamængder,

men der er grænser for, hvor omfattende et tabelmateriale, der kan udnyttes og gengives, og ikke mindre for, hvor detaljeret en beskrivelse af søfarten på den enkelte lokalitet, der kan udarbejdes, før læserens tålmodighed sættes på for hård en prøve. Grænsen er utvivlsomt nået med kapitel VII, men i andendelens tre sidste kapitler skulle en række væsentlige træk ved provinssøfartens udvikling i det 18. århundrede være draget frem, hvorved der i bedste samklang med resultaterne fra første del ses en ganske betragtelig stigning i aktiviteten i småskibsfarten - også før de velkendte begivenheder sent i århundredet, som almindeligvis får lov at sætte skel i lanbrugslandet Danmarks historie.

Eet er at konstatere en udvikling, noget andet er at forklare den, og trediedelen prætenderer ikke at bringe løsninger på alle de spørgsmål, der kan stilles på grundlag af det foregående. I en del henseender nærmest tværtimod. Forsøget på at komme videre har gjort det nødvendigt at forlade så relativt let-håndterligt et kvantitativt materiale som skibslisters og toldregnskaber, og har betydet en inddragelse af mere vanskeligt anvendelige kildetyper til belysning af forhold omkring de personer, der havde at gøre med statistikkens skibe og den skibsfart, der er registreret. Og det har da vist sig, at det ikke alene er Galeoth og Galease, der er vanskelige som betegnelser betragtet. Skipperen var ikke nogen entydig størrelse i det 18. århundrede - han boede ikke, hvor han skulle, og havde ikke altid det påbudte borgerskab. Ejendomsforholdet til fartøjerne kunne også være organiseret forskelligt, og partrederiinstitutionen, som er så velkendt fra den sene sejlskibstid, lader sig ikke umiddelbart genfinde i det omfang og på de steder, man ville forvente. Begrebet familierederi - opfundet for tilfældet - forekommer her langt mere brugbar. Endelig bringer konstateringen af, at købmænd ofte stod til søs, mens skippere i vid udstrækning handlede, også forvirring i de vante kategorier.

Følgen er da, at en række forsøg på at finde gode, håndfaste faktorer til forklaring af det konstaterede forløb snarere har resulteret i, at der indirekte peges på en lang række felter, hvor yderligere og vel at mærke stort anlagte undersøgelser kunne være frugtbare. Problemet med at standse op turde dermed være understreget, men en sådan situation er vel næppe usædvanlig, heller ikke efter syv års arbejde. Og påvisningen af, at videre forskning i disse emner først og fremmest må gå på tværs af vante skel mellem købstadshistorie og landbohistorie, er vel ikke uden værdi.

Om det foreliggende arbejde bør vel endelig siges, at etiketten søfartshistorie er nærliggende og vel også

stort set dækkende. Om man endvidere vil indrullere en sådan lille skuffe i et større skuffedarium med betegnelsen økonomisk historie, skal dette heller ikke afføde de store protester fra forfatteren, som dog vil forbeholde sig retten til at hævde, at der først og sidst er tale om et historisk arbejde, knyttet til en faglig tradition, der ikke er lagt tilside, fordi arbejdsredskabet EDB er bragt i anvendelse. Det må også indrømmes, at det på en vis måde er gammeldags - som her - blot at kaste sig over et ubelyst emneområde helt uden de store selvransagelser og den indledende teoretiseren, som sine steder kræves, for at sindelaget kan erkendes. Forfatteren vil om nødvendigt gerne indrømme en mængde forudfattede forestillinger, men skal her indskrænke sig til at bekende een, som i rigt mål er blevet bekræftet. Det *er* virkelig morsomt at lave store empiriske undersøgelser, hvor ingen har været før.

Arbejdets gang har været lettet ved megen praktisk hjælp og faglig støtte fra lærere, kolleger og venner. Konkret gæld skulle i videst muligt omfang være erkendt i noterne, men hertil kommer så meget andet, ikke mindst fra dem, denne bog er tilegnet. Odense Universitet takker jeg for et kandidatstipendium, der i sin tid muliggjorde begyndelsen, og ikke mindre for det, der ved bogens fremkomst betegner afslutningen. Statens humanistiske Forskningsråd er jeg tak skyldig for støtte til hulkort, til trykning og til fremstillingen af det mikrofilmkort, der rummer et materiale, som forhåbentlig kan blive til glæde for interesserede. Sluttelig en tak til Thomas Munck for en oversættelse, der må have ødelagt en ferie, og til min forlægger og en række kendte og ukendte i og udenfor Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg for en effektiv publicering indenfor tidsfrister, der skulle holdes.

København, april 1981
Anders Monrad Møller

1. Del . Handelsflåden

I. Det 18 årh.'s dataindsamling og handelsflådestatistik.

I det følgende redegøres for tilkomsten af de oplysninger, der ubearbejdet eller i tabelform er fundet overleveret om de kongerigske provinseres fartøjer, deres antal og størrelse i tidsrummet 1700 til 1807. Selvom sigtet således geografisk er indsnævret, vil mangt og meget også have relation til andre dele af monarkiet. Til en vis grad vil dette afsnit derfor have karakter af et bidrag til den officielle statistiks historie - også i kraft af omtale af mindre frugtbare initiativer, som ikke satte sig spor til glæde for eftertiden. Det skal betones, at statistikindsamling her er forstået i bredest mulige begreb, nemlig som enhver indsamling af data om skibes antal og størrelse til brug for centraladministrationen, det være sig i mere eller mindre konkret øjemed.

Samtidig bringes i sammentrængt form de færdige resultater, der stammer fra det 18 årh. for så vidt denne statistik blev publiceret, bragtes som bilag ved betænkninger og forestillinger eller blot er bevaret i materialesamlinger efterladt af centraladministrationen eller enkeltpersoner. Kun tal for Kongeriget er medtaget, men der er grund til at pege på, at der de samme steder og stort set i samme omfang foreligger oplysninger om handelsflåden både i Norge og Hertugdømmerne.

Toldvæsen og regnskabsrevision.

Datidens kontrol med skibe og skibsfart førtes naturligvis af toldembedsmændene i de enkelte told-distrikter, mens overopsynet lå hos Rentekammeret - fra 1760 hos det da oprettede Generaltoldkammer. Regnskaberne, der blev ført ved de enkelte toldsteder, indeholdt først og fremmest en redegørelse for opkrævningen af de forskellige afgifter, men tidligt også mere end det. Allerede i det 17 årh.'s mange toldforordninger kan spores en interesse for opgørelser over skibene og deres størrelse. Efter 1683-forordningen skulle tolderne ikke alene udfærdige statistiske oversigter over ind- og udførte varer, men også over, hvor mange indenlandske og udenlandske skibe, der havde losset og ladet, hvor mange af disse »paa hver sted hjemmehører og hvor drægtige

de ere«. Disse »Extractor« skulle foreligge, førend der kunne kvitteres for pågældende års regnskab. Undladelse straffedes med bøde.

Statistikken i toldbogen havde således karakter af en art besejlingsstatistik, hvoraf man bl.a. med sikkerhed skulle kunne aflæse antal og størrelse af de fartøjer, der var i fart netop fra pågældende toldsted. En helt klar adskillelse mellem en besejlingsstatistik og egentlige lister over tolddistriktets egne skibe finder man først formuleret et stykke ind i 1700-tallet, men allerede inden da foreligger vidnesbyrd om, at man ved de enkelte toldsteder i praksis skelnede mellem fremmede og egne ved opstillingen af de ønskede ekstrakter.

Kravet om skibslistes i toldbogen hænger utvivlsomt sammen med regnskabsrevisionen. I Rentekammeret, senere Generaltoldkammeret, interesserede man sig som revisorer af gode grunde for skibene og deres læstetal. En del afgifter - vigtigst lastepengene - beregnedes efter fartøjets størrelse, og bevarede regnskaber er ofte udstyret med et revisionskryds henover angivelsen af læstetallet - tit til gene for senere tiders historikere. Et ønske om en krydskontrol med materiale fra flere toldsteder må have været nærliggende. Småsvindel har i alt fald skullet forebygges. Toldrullernes stadige indskærpelser af omhu og kontrol med skibenes målebrev taler deres tydelige sprog.

Rentekammeret såvel som Generaltoldkammeret modtog således ikke alene regnskaber, men også et omfattende statistisk grundmateriale, som indgik i revisionsarbejdet. Derefter arkiveredes det hele en tid lang for sluttelig stort set at blive kasseret i begyndelsen af det 19 årh. Men i samtiden skulle man egentlig forestille sig den reviderende myndighed centralt placeret som »statistikproducent«. Dette var dog ikke tilfældet. På en enkelt undtagelse nær har der intetsteds kunnet findes belæg for, at det var i Rentekammeret, men hentede materialet ved udarbejdelsen af datidens søfartsstatistik. Årsagen var vel først og fremmest, at de fiskale interesser ganske dominerede. Det var et »kammer«, der skulle vare-

tage opkrævningen af Hans Majestæts intrader på bedst mulig måde. Og dermed har man utvivlsomt haft beskæftigelse nok. Men hertil kommer endnu et moment, der kan have haft betydning: mangler i det indsendte materiale.

Trods det udtrykkelige påbud om skibslisters indført i selve regnskabsprotokollerne - senest gentaget året før - finder man så sent som i 1769 kun egentlige lister over pågældende tolddistrikts skibe i 24 af i alt 36 bevarede regnskaber. Også dette kan have været medvirkende til, at man skal vende sig til andre dele af centraladministrationen for at finde ophavsmændene til det 18 årh.'s handelsflådestatistik.¹⁾

Kommercekollegiet fra 1704.

Naturligt nok må interessen samle sig om datidens kommercekollegier, der til forskel fra Rentekammer og Generaltoldkammer var oprettet til varetagelse af en egentlig erhvervspolitik. Disse kan tænkes at have ligget inde med data om økonomiske forhold.

Ved århundredets begyndelse eksisterede der imidlertid ikke noget fungerende Kommercekollegium. Landets første, oprettet i 1670, ophørte i praksis sin virksomhed i 1691 og en del af dets arbejdsopgaver overtoges af vekslende kommissioner i »Rådstuen for slottet«.²⁾

Det andet Kommercekollegium oprettedes imidlertid i 1704. Nogen grundig behandling af dets historie foreligger desværre ikke, men det fremgår af den bevarede instruks, at søfartssager, kontrol med certifikater og søpas til skibe i udenrigsfart var højt prioriteret ved kollegiets oprettelse. Man ønskede øjensynlig en permanent institution til dette sagsområde, som da også i kollegiets beretninger fra de fire første år er tildelt en central placering.³⁾

Var en medvirkende årsag til oprettelsen end en aktuell presserende opgave, så var det dog meningen, at Kommercekollegiet ved tid og lejlighed, når ikke »pressante affaires« forhindrede det, skulle arbejde på lidt mere langt sigt. Det er i denne blanding af aktuelle krav og ønsket om mere generelle økonomisk-politiske overvejelser, at den følgende materialeindsamling skal ses.

I forbindelse med udstedelsen af certifikater til skibe i udenrigsfart ønskede kollegiet oplysninger om samtlige fartøjer i de større norske søkøbstæder. Man tilskrev byernes magistrater herom og bad ved samme lejlighed om en større indberetning om manufakturernes tilstand i pågældende købstad.⁴⁾

Hvad enten man har villet have hurtig besked eller et lyst hoved pludselig er kommet i tanke om, hvad rigernes toldregnskaber faktisk burde indeholde - Kommercekollegiets vicepræsident havde en fortid i Rentekammeret - så henvendte man sig i alt fald umiddelbart derefter til dette og udbad sig oplysninger om, hvad der fandtes af skibe ved hvert enkelt sted i begge riger, Danmark og Norge. Hertil yderligere, hvad der hvert sted var blevet ind- og udskibet. Og kunne det ikke lade sig gøre for året før, fordi toldbøgerne endnu ikke var indkommet, så for forrige år.⁵⁾ Dette medførte, at man i Rentekammeret beordrede samtlige renteskrivere til at ekstrahere toldbøgerne for 1702 og fremstille både en varestatistik og en oversigt over hjemmehørende skibe.⁶⁾

Om dette nogensinde er sket, vides ikke. Renteskriverne kan meget vel have følt, at de havde mere end nok at gøre med selve revisionen.⁷⁾ Det virksomme Kommercekollegium ventede da heller ikke; man lagde ikke alle æg i samme kurv, men sendte allerede ugen efter brev til de danske søkøbstæder »som agtede at bruge nogen udenlands negotie«. Disse - 22 i tallet - fik en forespørgsel af fuldstændig samme indhold som den tidligere til de norske. Andre 40 danske købstæder, »hvor ikkun er ringe handel«, blev i denne omgang kun spurgt ud om deres manufakturer, men der kom også til 26 af disse brev om skibslisters et par måneder senere. Alt i alt tyder de mange direkte henvendelser ikke på, at Rentekammerets materiale i praksis stod til rådighed for Kommercekollegiet.⁸⁾

For at fuldstændiggøre billedet af Kommercekollegiets hektiske aktivitet i dette dets første leveår, kan tilføjes, at man i denne periode også fik bedt Øresunds Toldkammer om indberetninger om skibe og varer gennem sundet, og at man via Rentekammeret dels fik anmodet de københavnske toldere om ugentlige skibsfartslisters, dels fik beordret samtlige danske og norske toldbetjente til at udarbejde kvartalsvis varestatistik.⁹⁾ Alt dette var noget af en mundfuld, utvivlsomt for stor, at dømme efter den livlige rykkerkorrespondance i den følgende tid.

Kommercekollegiet førte en meget aktiv linie i sin direkte kontakt med magistraterne. Man var ikke tilfreds med dårlige besvarelser. Således tilkendegav man f.eks. overfor byfogederne i Sakskøbing, Nykøbing og Bogense, at vel havde man fået en liste over indvånerens skibe, men da der ikke var oplyst noget om drægtigheden, så forventedes en ny og bedre liste

med det første. Også toldbetjente skrev man til under uddeling af både ris og ros. Stubbekøbingtolderen anmodedes om ordentlig alfabetisk opstillede vareekstrakter i stedet for dem, han havde sendt, hvorimod Ålborgtolderens besvarelse fandtes i alle måder velindrettet, - hvorfor han gjorde bedst i at fortsætte sådan, Gud befalet af hans beredvilligste¹⁰⁾

Man kan konkludere, at Kommercekollegiet meget hurtigt svingede fra en konkret interesse for skibe og skibscertifikater i en given administrativ sammenhæng til en bredere, nærmest glubende appetit på skibs- og varestatistik i al almindelighed. De mindre søkøbstæder med den ringe handel må netop antages *ikke* at have haft fartøjer i udenrigsfart og derfor *ikke* et aktuelt behov for certificater. Man kan derfor karakterisere Kommercekollegiets initiativ som den her i landet tidligst kendte »rene« interesse for en handelsflådestatistik; statistikindsamling i moderne forstand.

Desværre var resultatet næppe helt på højde med anstrengelser og forventninger. De mange rykker-skrivelser tyder på vanskeligheder med at få det ønskede materiale i hus. Man kan heller ikke helt frigøre sig fra mistanken om, at Rentekammeret i sin videreekspedition af de forskellige ordrer til tolderne var forholdsvis passiv. Endelig kan det med nogenlunde sikkerhed fastslås, at de indkomne oplysninger ikke blev bearbejdet. I sin årsberetning for 1704 anførte kollegiet, at oplysninger om skibenes tal »vel for de fleste steder er indkomne og om allernådigst behages udi kort extract allernådigst kan forestilles«, men siden hører man ikke mere derom.¹¹⁾

Men man vendte få år efter tilbage til emnet. Nu med større held. I 1707 konstateredes - ikke uventet - at de kvartalsvise vareekstrakter fra toldstederne ikke var indkommet fra samtlige, og man gik derefter over til i stedet kun at forlange en årlig opgørelse. Der afsendtes et cirkulære direkte fra Kommercekollegiet til samtlige toldbetjente med krav om denne årlige varestatistik samt en liste over hjemmehørende skibe. Kollegiet henviste til toldforordningens påbud om disse lister; man forlangte hermed ikke mere, end tolderen i forvejen var forpligtet til at udarbejde og indføre i toldbogen. Cirkulæret afgik i slutningen af året, materialet kan spores indsendt i begyndelsen af det næste og det blev nogenlunde komplet, hvilket kan aflæses af den bearbejdelse, der denne gang blev foretaget.¹²⁾

De enkelte toldsteders skibe angives optalt i størrelsesgrupper, idet alle 47 kongerigske distrikter er repræsenteret med undtagelse af Dragør og Rudkøbing. For færgebyerne Helsingør, Korsør, Kalundborg, Århus, Nyborg og Dragsminde er endvidere udspecificeret »transportskibe«, altså færger. Tabelens sammentælling er fulgt nedenfor, idet blot tallene for København er fratrullet.¹³⁾ Totalt anføres da:

Kongerigske provinstoldsteder 1707:			
De små under 5 læster	164 på	469½	læst
Fra 5 læster til 150	464 på	5433½	læst
I alt da	628 på	5903	læster

Vejen frem til dette resultat kan forekomme lang og trang. Hvad man ikke fik frem for årene 1702 og 1704, nåede man således først - endda med visse mangler - for 1707. Og hvad mere er, kollegiets iver med hensyn til dataindsamling kølnedes i den følgende tid. Den 23. marts 1708 sammenlagdes Kommercekollegiet med Politikommissionen og det kombinerede Politi- og Kommercekollegium fik så vidt det kan ses mere karakter af høringsinstans.¹⁴⁾

Det første tilløb til en dansk erhvervsstatistik i moderne forstand med indsamling af oplysninger såvel om manufakturer, vareudveksling som om handelsflåden fik således kun beskedne resultater. Trægheden i embedsapparatet må nok bære en stor del af skylden. For det første kunne man åbenbart ikke arbejde direkte med materiale, som i forvejen var placeret hos renteskrivere eller i Rentekammerets arkiv. For det andet var det heller ikke særlig effektivt at søge materiale fremskaffet fra toldstederne via samme Rentekammer. Allerede i 1704 skrev man direkte til magistrater og byfogeder og 1707-tallene er fremkommet ved direkte henvendelse fra kollegiet til vedkommende tolder. Når den sidste relativt vellykkede fremgangsmåde ikke fortsat fulgtes, skyldes det ændrede arbejdsvilkår, sammenlægningen med Politikommissionen og utvivlsomt meget andet at tænke på i de følgende år: genoptagne krigshandlinger, pest m.v. Mere preserende sager stillede sig i vejen for en videreførelse af arbejdet med at udarbejde ren statistik uden umiddelbar brugsværdi.

Dataindsamling under og efter Store Nordiske Krig.

Dog betød begivenhederne i den følgende tid netop fornyet interesse for handelsflåden, nu blot ud-

måde, der næsten kun kan forklares ved en sendrægtig regnskabsaflæggelse eller uoverskuelig revisions-procedure, eftersom toldregnskaberne langt lettere burde have kunnet give de ønskede oplysninger.¹⁹⁾

Københavns brand i 1728 bevirkede nedsættelse af en kommission til at forestå genopbygningen, hvortil skulle bruges byggematerialer og derfor skibe til at transportere mursten, tagsten, tømmer m.v. Som under krigen gik påbudet via stiftamtmand til magistrater i den hensigt at få organiseret tvangsrejser. Tidspunktet var velvalgt - december 1729 - de fleste fartøjer ville være hjemme ved årsskiftet og kunne derfor dårligt undgå en københavneretur det følgende forår.²⁰⁾

I 1732 ville Admiralitetet af hensyn til flådens bemanning gerne vide antallet af fartøjer, deres drægtighed og hvor mange søfolk, der fandtes. Igen

gik forespørgslen gennem stiftamtmandene, idet disse dog nu skulle spørge magistrat og toldere i forening.²¹⁾

Der er heller ikke i disse tre sidste tilfælde fundet spor af nogen bearbejdelse af materialet.

Kommercekollegiet fra 1735.

Det tredje og sidste Kommercekollegium af 1735 indledte som bekendt sin virksomhed med et omfattende indsamlingsarbejde, hvis resultater foreligger bevaret i form af de såkaldte Stiftsrelationer. Et nyt storstilet forsøg på at skaffe sig viden om erhvervslivets forskellige grene blev iværksat ved hjælp af et større spørgeskema, der skulle besvares af amtmænd og magistrater. Heri indgik også spørgsmål om købstædernes handel og søfart.

De kvalitative oplysninger kan være ganske fyldige og giver i kraft af at foreligge for hele landet en ganske god oversigt over varekategorier, besejlingsvaner m.v. Derimod kan det ikke nægtes, at de kvantitative oplysninger skuffer noget. Man spurgte ikke nøjagtigt nok. Formuleringen: »Hvorledes ethvert steds skibsfart er beskaffen, hvor mange og hvor store skibe ved hver sted findes?» gav ofte temmelig summariske svar af typen: »Er her til byen 6 a 7 stkr fartøjer drægtig fra 7, 9, 11, 12, 14 og det største til 17 læster drægtig . . . foruden er og 6 a 7 jagter . . . drægtig fra 3 til 4 ½ a 6 læster . . .«

Herefter så vedføjet gode oplysninger om, hvad skibene sejlede med og hvorhen. Man kunne ligesåvel have bedt om regulære lister over skibe og varer. Sammenligner man med det tidligere Kommercekollegiums klare krav og gentagne rykkere i bestræbelserne på at få nøjagtig besked, blev slutresultatet dengang, for 1707, en større grad af sammenlignelighed. En tilsvarende tabel kan faktisk ikke opstilles for 1735 på det foreliggende grundlag, hvad man da heller ikke gav sig i kast med. Ved Stiftsrelationerne benyttedes en ekstraktform, et kortfattet sammendrag for dette som for de andre punkter i det omfattende spørgeskema. Det skal dog tilføjes, at magistraten i en del tilfælde henvendte sig til tolderen, som da producerede en toldliste af normal type, der herefter vedlagdes besvarelsen til Kommercekollegiet.²²⁾

Samtidig med stiftsindberetningerne modtog det nye Kommercekollegium imidlertid også lister som følge af forgængerens fornyede initiativ en halv snes år før. Visse pligttopfyldende toldere sendte stadig

FIG. 2. Skibsliste fra toldbogen 1733 for Samsø Tolddistrikt. Listerne fulgte ikke altid forskrifterne, men i dette tilfælde er afvigelsen gået i retning af mere fyldige oplysninger. Samsøtolderen var en af sin tids omhyggeligste i denne henseende. (RA, Samsø toldregnskab, pk. nr. 3, fot. RA)

FIG. 2. Skibsliste fra toldbogen 1733 for Samsø Tolddistrikt. Listerne fulgte ikke altid forskrifterne, men i dette tilfælde er afvigelsen gået i retning af mere fyldige oplysninger. Samsøtolderen var en af sin tids omhyggeligste i denne henseende. (RA, Samsø toldregnskab, pk. nr. 3, fot. RA)

den årlige vare- og skibsliste til kollegiet i København, og dette fortsatte i de følgende år.²³⁾ Særligt stor var denne arv fra forgængeren ikke, at dømme udfra de sparsomme indførsler i det nye Kommercekollegiums moderne journalsystem. Samme forhold må ligge bag den henvendelse, man i 1745 foretog til Rentekammeret, hvori man understregede det ønskelige i en større præcision med hensyn til toldernes indsendelse af disse lister.²⁴⁾

Selvom man således i Kommercekollegiet var fuldt på det rene med, hvilket materiale, der kunne fremskaffes fra de enkelte toldsteder, gik man *ikke* til Rentekammeret, da man allerede i 1741 årligt ville have lister over norske skibe, ejheller da man fra 1746 ville have tilsvarende fra Danmark. De norske søgtes indsamlet via den særlige norske skibsmålingsdirektion, de danske ad den velkendte vej ved henvendelse til stiftamtmandene - for Københavns vedkommende dog direkte til magistraten.²⁵⁾ Fra og med 1746 til over midten af det 19 årh. blev amtmændene det faste mellemlid mellem centraladministration og lokaladministration, når det gjaldt den indenlandske skibsfartsstatistik.²⁶⁾ Det kan fortsat karakteriseres som en omvej bestemt af tradition og vel sammenhængende med at stifterne også ved anden statistikindsamling var det administrative mellemlid.²⁷⁾ Hertil kommer forholdet mellem de enkelte dele af centraladministrationen. Dette er svært at vurdere for eftertiden, eftersom uoverensstemmelser ikke nødvendigvis fremtræder særlig tydeligt på skrift. Et og andet tyder dog på, at Rentekammeret ikke på noget tidspunkt var synderlig effektivt som »ekspeditionskontor« for Kommercekollegiet.

Kommercekollegiets Tabeller

		5-10	10-20	20-30	30-50	50-100	100-	Ialt	
1745	København	14	20	22	25	34	4	109	
	Sjæll.stift iøv.	15	59	10	-	-	-	84	
	Fyns stift	68	43	4	1	-	-	116	
	Lollands stift	38	30	1	-	1	-	70	
	Ålborg stift	33	20	-	1	-	-	54	
	Viborg stift	2	10	-	-	-	-	12	
	Århus stift	35	50	12	4	-	-	101	
	Ribe stift	9	24	1	-	-	-	34	
	Ialt	214	256	50	31	35	4	590	
1746	København	11	20	22	25	34	4	116	Læster
	Sjæll.stift iøv.	15	59	10	-	-	-	84	4992½
	Fyns stift	65	43	4	1	-	-	113	1217½
	Loll. og Falster	40	30	1	-	1	-	72	1180
	Ålborg stift	37	18	-	1	-	-	56	749
	Viborg stift	2	10	-	-	-	-	12	537
	Århus stift	34	49	12	4	-	-	99	146
	Ribe stift	9	23	1	-	-	-	33	1338½
	Ialt	213	252	50	31	35	4	585	403
								10563½	

Ovennævnte vare- og skibslistes, som fulgte i arv fra forgængerens, kneb det gevaldigt med at få i hus, og tilsvarende var der i begyndelsen af 1740'erne vanskeligheder med at få de norske toldere til at levere skibslistes til den norske skibsmålingsdirektør, trods gentagne skrivelser til toldernes foresatte i Rentekammeret.²⁸⁾ Man har vel så i Kommercekollegiet draget den erfaring, at det var bedre at tage omvejen om ad stiftamtmandene.

Ansaret for skibslisternes fremskaffelse kom da til at hvile på disse amtmænd, som igen lod bolden gå videre til de enkelte magistrater eller byfogeder. Disse har da - som allerede i 1704 - enten kunnet tage fat på egen hånd, eller de gik til den lokale tolder. Eksempler på begge dele kendes. I Mariager indkaldte man de enkelte skibsredere og lod dem hver for sig skrive under på, hvad de besad af skibe. I Ålborg derimod var man ikke længe om at lade sorteper gå videre til tolderen, som således alligevel kom til at levere kollegiet en liste - blot med to led skudt imellem.²⁹⁾ Generelt gælder, at jo flere skibe, des større chance for at det i sidste instans blev toldbogen, der dannede grundlaget for de indsendte oplysninger. Man kan ikke se bort fra, at proceduren i denne henseende har kunnet give anledning til skævheder i grundmaterialet. Hertil kommer, at det i nogen grad var afhængigt af stiftamtmandens konduite, om andre end købstæder blev spurgt. For Sjællands vedkommende ses det f.eks., at ganske vist kom Dragør, skønt ikke købstad, med i de første år, men Samsø - selvstændigt tolddistrikt med ikke så få skibe - gjorde ikke. Man skal således tage de nedenfor citerede tabelbearbejdelser med forbehold.³⁰⁾

Kommercekollegiets første tabelbearbejdelser foreligger dateret henholdsvis 1745 og 1746 og er siden Edvard Holms tid citeret igen og igen i den foreliggende litteratur.³¹⁾ Året 1745 kan forekomme lidt overraskende al den stund man først beordrede listerne indsendt i begyndelsen af 1746, men der er her tale om en oplagt tilbagedatering. F.eks. var de første afsendelsesdatoer fra Århus stiftamt følgende:

23/7 1746
26/5 1747
28/5 1748

Sidstnævnte er udtrykkelig angivet som »Designation over de i Aarhus stift til afvigte 1747 aars udgang hjemmehørende fartøjer«. ³²⁾ Det blev gængs praksis i hele anden halvdel af det 18 årh. at listerne blev angivet at gælde tilstanden ved årets slutning; tit er de stereotypet dateret til 31/12, men den faktiske indsendelse fandt ofte sted langt ind i det følgende år.

Ovenstående dateringer skulle derfor i og for sig være korrekte nok. Dog er tallene for Sjællands stift betænkeligt identiske. Dette stemmer ganske godt overens med, at der ikke kom lister fra daværende stiftamtmand Gersdorph i tidsrummet mellem 5/8 1746 og 6/3 1748.³³⁾ At man så blot har genbrugt tallene for 1745 siger sikkert noget karakteristisk om

datidens afslappede forhold til behandling af statistisk materiale. Man vil i det følgende genfinde fænomenet i dets forskellige fremtrædelsesformer.

Det bemærkes også, at disse tabeller kun indeholder fartøjer på 5 læster og derover. Alt under 5 er skåret væk. Problemerne omkring de mindste fartøjer vil der blive rig lejlighed til at vende tilbage til. Når de ikke er medtaget her, skyldes det nok en forståelig usikkerhed overfor, hvor langt man skulle gå ned i størrelse for at der ikke mere var tale om »rigtige« koffardifartøjer. Det kan endvidere også hænge sammen med en iagttagelse af, at grundmaterialet i denne henseende så lidt uens ud. Tallet 5 er da valgt som et passende rundt lille tal. Endelig bør man nok med Edvard Holm advare mod tallene for København. Kompagniskibene kom ikke med, hvilket dog er af mindre betydning i denne sammenhæng. For en ordens skyld skal tilføjes, at der i et enkelt tilfælde har kunnet foretages en kontrol med stiftamtmandens lister med god overensstemmelse som resultat.³⁴⁾

De to følgende tabeller findes trykt allerede i det 18 årh. Den første dateret til 1740 stammer fra N. D. Riegels hånd, den anden for året 1748 findes hos Erik Pontoppidan. Begge rummer problemer både med hensyn til datering og indhold.³⁵⁾

1740?	-10	-20	-30	-50	-100	100-	
København	15	24	26	31	44	30	
Dragør	50	75	30	35	10	-	
Sjæll. iøvrigt	20	70	24	-	-	-	
Fyn, Loll. Falst.	110	87	7	4	-	-	
Århus stift	50	44	15	6	-	-	
Ålborg stift	44	24	-	4	-	-	
Ribe og Viborg s.	24	33	3	5	-	-	
1748							ialt
København	13	22	20	29	40	21	145
Dragør	40	70	25	30	5	-	170
Sjæll. iøvrigt	15	63	17	-	-	-	95
Fyn, Loll. Falst.	102	76	5	2	-	-	185
Århus stift	40	38	11	3	-	-	92
Ålborg stift	37	18	-	1	-	-	56
Ribe og Viborg s.	18	29	3	-	-	-	50

Den stiftsvis opstilling kunne pege på en sammenhæng med Kommercekollegiet, men for den førstes vedkommende er dateringen unægtelig en hindring. Der er ikke fundet det ringeste spor af en stiftsvis indsendelse for dette år. Man kan heller ikke komme uden om, at tallene for Dragør forekommer forbavsende, nærmest mistænkeligt runde i begge tabeller - og opsigtsvækkende store! Dette og den

fælles udspecificering af København og Dragør samt den identiske størrelsesgruppering indicerer en forbindelse mellem Pontoppidan, der skrev i 1759 og Riegels, der publicerede sin tabel i 1798.

Pontoppidans tal er søgt kontrolleret for Århus stifts vedkommende, men der er ingen overensstemmelse mellem tabellens tal og de angivelser, der for dette år passerende stiftamtmanden på vej til Kom-

mercekollegiet. Værre med Dragør. Bevarede tal i det sjællandske stiftamtsarkiv fra årene både før og efter giver et antal skibe ca 100 lavere end anført af Pontoppidan. Og man kendte ikke til skibe større end 50 læster i Dragør.³⁶⁾ En direkte forbindelse med Kommercekollegiets materiale kan altså ikke påvises for Pontoppidans vedkommende. Hvordan tallene for 1748 er fremkommet, forbliver en gåde. En »lærd konstruktion« kunne være en mulighed. Tallene for Dragør synes i alt fald undfanget ved et skrivebord.

For Riegels vedkommende kan man ikke tilbageholde de forfærdeligste mistanker. Det er for det første bemærkelsesværdigt, at præcis de samme størrelsesgrupper på nær en enkelt også er repræsenteret i hans tabel. Stift for stift, gruppe for gruppe er Riegels tal højere end Pontoppidans - igen med kun en enkelt undtagelse. Og Riegels har lidt flere runde tal!! Desværre må tiltale frafaldes på grund af bevi-

sets stilling. Til gengæld vil et valg mellem Pontoppidans og Riegels tabeller på den ene side og Kommercekollegiets på den anden til enhver tid falde ud til sidstnævntes fordel. Proveniensen kendes og kan delvis kontrolleres. Det vil være afgørende.

Om Kommercekollegiets brug af sit materiale i den følgende tid vides ikke meget. Det er muligvis gået trægt med at udarbejde tabeller, eftersom der ikke gik lang tid før også stiftamtmandene skulle rykkes.³⁷⁾ Det næste spor af tabelbearbejdelse foreligger for året 1750. Da udarbejdedes en sikkert nydelig tabel, som overraskes Hans Majestæt, der derefter beholdt den.³⁸⁾ Disse tal for 1750 kan meget vel have været en kraftanstrengelse. Der er ikke fundet tilsvarende for de følgende år. Set i lyset af det store besvær med at få samlet skibslister ind behøver man næppe forestille sig en række tabte tabeller for tidsrummet indtil de næste kendte fra 1760'erne.

1766	5-10	10-20	20-30	30-50	50-100	ialt	læster
Sjællands s. ÷ Kbh.	17	29	3	1	-	50	650
Fyns stift	57	42	19	4	-	122	1657
Lolland-Falster	31	19	1	-	-	51	497
Ålborg stift	39	30	5	4	5	83	1247½
Viborg stift	6	9	2	-	-	17	205½
Århus stift	29	54	12	1	-	96	1289
Ribe stift	5	7	5	-	-	17	250½
Ialt	184	190	47	10	5	436	5796½

Ovenstående tabel fra Kommercekollegiets arkiv foreligger i samme opstilling som den tidligere fra 1746 og er da også siden blevet anvendt som kilde til at belyse udviklingen over disse 20 år.³⁹⁾ For det følgende år er ligeledes bevaret tal. Disse bringes nedenfor sammentalt stiftsvis. Heller ikke her er fartøjer under 5 læster medtaget.⁴⁰⁾

1767	antal	læster
Sjællands stift ÷ Kbh.	176	2812
Lolland-Falster	53	544½
Fyns stift	130	1710
Århus stift	100	1350½
Ålborg stift	94	1439
Ribe stift	29	441
Ialt	582	8297

Viborg stift er ikke med i 1767; de pågældende lokaliteter - Nibe, Skive, Hobro og Læsø - er ikke repræsenteret i den udspecificerede tabel. Iøvrigt

bemærkes en markant forskel fra det ene år til det andet. Læstetallet stiger 43%! En nærmere sammenligning viser, at bl.a. Dragør og Bornholm ikke var med i 1766 og dermed tegner sig for den største del af »stigningen« for Sjællands vedkommende. Hertil kommer så generelt tendensen til højere tal for 1767.

Til alt held kan man kigge tabelopstilleren i kortene. Man skulle forvente, at dette var tabeller opstillet på grundlag af det materiale, som blev indsendt gennem stiftamtmandene. Men dette kan ikke være tilfældet. Sammenligning både for 1766 og 1767 med det, der afgik fra Ribe og Århus stifter, viser så mange afvigelser, at det umuligt kan være her, man skal finde tabellens forlæg. Forskellene er ikke store, men mange. Eksempelvis har stiftamtmanden for 1766 Grenå til 8 på 85 læster. Tabellen har 9 fartøjer. Året efter angives Randers i tabellen til 21 på 298 læster, stiftet anfører 23 på 295. Og så fremdeles. Det

har ikke været muligt at finde fuldstændig overensstemmelse i eet eneste tilfælde.

Sammenfaldende tal kan man derimod komme frem til ved at konfrontere 1767-tabellen med materiale andetsteds fra: lister i de bevarede toldregnskaber fra dette år. Fuldstændig overensstemmelse for 7 af 8 fynske tolddistrikter; tilsvarende for en lang række jyske, sjællandske og lolland-falsterske. Det kan positivt konstateres, at 1767-tabellen i det mindste delvis er fremstillet ved direkte brug af egentlige toldlister.

Der vides intet om, hvornår eller af hvem disse to tabeller er udarbejdet. De kan ikke umiddelbart sættes ind i nogen samtidig sammenhæng, men her er afstået fra at føre detektivarbejdet til ende. Det foreliggende understreger dog forskellen mellem kollegiets omstændelige omvej og den lettere direkte brug af toldmateriale. Ved opstillingen af 1767-tabellen må en eller anden være kommet i tanker om, hvad toldarkiverne - nu under Generaltoldkammeret - rummede.⁴¹⁾

Den samme tankegang blev imidlertid ikke fulgt, da Kommercekollegiet i begyndelsen af 1774 strammede praksis og udbad sig langt flere oplysninger end tidligere. Man ville nu ikke blot nøjes med en liste over hjemmehørende skibe, men også antallet af hvert skibs rejser, hvor det havde været henne og hvilke varekategorier, det havde fragtet. Herover skulle udarbejdes en stor skematisk opstilling, hvortil kom en lignende over fremmede skibe, som pågældende år havde besøgt toldstedet. Stiftamtmandene fik tilsendt ordre og skemaer til videre ekspedition.⁴²⁾

Praksis blev lidt forskellig landet over. På Sjælland skulle det videre fornødne ordnes af magistraterne, der vel oftest - som tidligere - har henvendt sig til den lokale tolder. Men derefter klagede de sig. Fra Korsør spurgte man, om det dog ikke havde været lettere med det samme at spørge tolderen? Denne havde ganske vist beredvilligt lovet at sende samtlige skippere en tur op til rådhuset for der at blive »eksamineret«, men dette løb ikke af uden »misfornøjelse og vrede . . . hos de trafikerende«. Det hele kunne dog bedst klares på toldboden!⁴³⁾ Stiftamtmanden i Ålborg havde tilsyneladende samme opfattelse, for han skrev direkte til stiftets toldere og kunne åbenbart ad denne vej få listerne ind uden videre vrøvl. Helt så let gik det ikke på Sjælland. Her fulgte stiftamtmanden magistratsprotesterne op, og det

var han ikke ene om. Uden at gå for meget i detaljer kan det nok fastslås, at når hele to stiftamtmand ved den første indsendelse tilsluttede sig de protesterende magistrater og når en tredje blot på egen hånd skar igennem, så kan det ikke undre, at det hurtigt kom til at knibe med at få listerne i hus. Ved et stiftamtmandsskifte på Sjælland tilsluttede den nye stiftamtmand sig da også sin forgængers synspunkter; indsendelsen burde påhvile tolderne. I forbifarten bemærkede han, at der fra forgængerens tid kun lå besvarelser fra 3 købstæder for det foregående år.⁴⁴⁾

Fra det andet protestområde - Fyn - kneb det åbenbart så meget, at Kommercekollegiet følte sig foranlediget til at gå vejen over Generaltoldkammeret. Derfor blev de fynske *toldere* beordret til at udarbejde disse omfattende indberetninger. De besværede magistrater fik således indirekte ret, og skridtet toges fuldt ud, da stiftsbefalingsmændene i 1776 fik besked på alle at gå direkte til tolderne.⁴⁵⁾ Fra da af og perioden ud fik kollegiet således gjort den så ofte omtalte omvej et led kortere. Få år senere skar man ned på fordringerne. Fra 1781 blev de ønskede oplysninger indskrænket til at gælde skibets navn, drægtighed, byggested, byggeår, bemanning og reder - eller som skriveren hos den sjællandske stiftamtmand formulerede det: »Kommercekollegiet . . . har til vedkommende tolderes lettelse indskrænket de fra toldstederne årlig indberettende skibs tabeller til de faa uundværlige efterretninger«.⁴⁶⁾

Resultaterne af de mange anstrengelser bragtes i de følgende år som bilag til kollegiets indberetninger, forestillinger om handelens og søfartens tilstand, som Hans Majestæt allernådigst lod sig foredrage.⁴⁷⁾ Tabellerne fra de to første er i sammentrængt form gengivet nedenfor. De blev forelagt henholdsvis i 1781 og 1784 og man brugte i begge tilfælde 1777 som udgangspunkt. På dette grundlag har man så kunnet hengive sig til behagelige slutninger om en meget stor fremgang; større end rimeligt, eftersom 1777-tallet for Københavns vedkommende var fratrasket 44 kinafarere, ostindiefarere, hvalfangere m.v. Disse er sandsynligvis medregnet i de senere tal.⁴⁸⁾ Sjællands stift iøvrigt står derimod til stor nedgang sammenlignet med både 1746 og 1767, men dette skyldes naturligvis, at både Dragør og Bornholm som sædvanlig var smuttet gennem nettet!

	1777		1780		1782	
Sjællands stift excl. Kbh.	68	827	48	642½	54	743
Fyns stift	162	1889½	156	1887	163	2185
Lolland-Falster	65	535	62	1088½	64	568½
Ålborg stift	120	1649½	125	1459	114	1404½
Viborg stift	53	59½	71	260½	59	182
Århus stift	106	1478	107	1633½	100	1707
Ribe stift	49	492½	133	856	138	806¼
Provinstolddistrikter ialt	623	6931	702	7827	692	7596¼
København	182	10218	330	24117½	340	28770
Kongeriget ialt	805	17149	1032	31944½	1032	36366¼

Ovenstående tabeller har ingen nedre grænse for fartøjernes størrelse, hvad også gælder for de følgende med undtagelse af 1793, hvor kun skibe på 2 læster og derover er medtaget. Fælles for de følgende

er ligeledes, at de kun med en enkelt undtagelse blev anvendt som bilag ved forestillinger; man var nu åbenbart kommet i vane med næsten hvert år at udarbejde tabeller, eventuelt til internt brug.⁴⁹⁾

	1784		1785		1786	
Sjælland incl. Kbh.	448	35584	445	34411½	418	31234½
Fyns stift	165	2460½	170	2585½	179	2737½
Lolland--Falster	50	451½	mgl.		59	630
Ålborg stift	105	1362	100	1388	107	1473½
Viborg stift	57	193	76	177½	10	100
Århus stift	93	1798½	96	1760	101	1685
Ribe stift	165	1104¼	168	1121½	163	929
Kongeriget	1083	42954¼	-	-	1037	38789½

	1787		1788		1793	
København	331	26043½	328	28300½	245	18451½
Sjælland iøvrigt	54	981½	224	1260	71	1094½
Fyns stift	186	2810½	187	2792½	190	2420
Lolland-Falster	55	597½	66	729	55	502½
Ålborg stift	93	1463	82	1407½	129	1358
Viborg stift	10	103½	12	109	42	135
Århus stift	101	1652	105	1669	110	1719½
Ribe stift	182	1182½	180	1194½	183	1279
Kongeriget	1012	34834	1184	37462	1025	25960

Resultaterne kan se tilforladelige ud, men rummer dog overraskelser. Mest iøjnefaldende er Sjælland for 1788 med det pludseligt forøgede antal fartøjer. Det viser sig at være Helsingør, der har fået 152 både på tilsammen 92 læster regnet med. De velkendte kadrejere i færgelauget fik på denne måde en engangsoptræden i Kommercekollegiets tabeller. Til gengæld kan man spekulere på, hvor dragørskibene gemmer sig. De er ikke medregnet under Sjælland iøvrigt. I 1787 bestod denne gruppe af Korsør, Skel-skør, Stege, Vordingborg, Præstø og Helsingør. Bortset fra at Rørvig og Kalundborg tolddistrikter heller ikke er med her, kunne man eventuelt forestille sig Dragør lagt ind under København. Dragør-skipperne var nu næppe så lette at gemme af vejen. Fra 1792 findes en liste indeholdende 71 fartøjer på

ialt godt 1700 læster. Det materiale fra København, som ligger i Kommercekollegiets arkiv, og som her må være anvendt, rummer i alt fald ikke fartøjer fra Dragør i et sådant antal.⁵⁰⁾

Undersøger man tilsvarende Ålborg stift for 1787, finder man her ganske rigtigt Ålborg tolddistrikt inklusive samtlige limfjordsbyer samt Thisted og Hjørring distrikter. Skagen og Fladstrand mangler. Derimod genfinder man Skive og Nibe under Viborg stift. De er altså blevet talt med to gange. I Ribe stift mangler dette år Ringkøbing. Og så fremdeles.

Dette skulle være tilstrækkeligt til at godtgøre, at Kommercekollegiets tabelbearbejdelser ikke bærer præg af omhu helt ud i den yderste detaille.

I de næste år holdt man muligvis en pause. I gang kom man i alt fald igen ifølge Kgl. resolution af 5.

maj 1797, i hvilken Hans Majestæt befalede en årlig rapport over handelens og skibsfartens tilstand. Resultatet blev en statelig række forestillinger med tabelbilag - den første indleveret i 1798. Desværre er bilag ikke bevaret for årene 1797-99; i det første tilfælde muligvis fordi man nøjedes med en summarisk angivelse af den samlede handelsflådes størrelse, i det andet angiveligt fordi dette ene bilag blot mangler og i det tredje tilfælde er tabellen »udlånt til Grev Schimmellmann«, som åbenbart ikke har følt sig foranlediget til at levere den tilbage. Til gengæld gik man nu over til at offentliggøre tallene i Handels- & Industrietidende, hvorfra følgende tal er hentet i sammentrængt form. Den nedre grænse var sat til 10 kommercelæster, alle mindre fartøjer er udeladt, hvilket vanskeliggør en sammenligning med tidligere år.

	København		Øvrige Danmark		Kongeriget ialt	
1797	329	23990½	373	8240	702	32230½
1798	315	24503½	390	8852	705	33355½
1799	328	26562	355	9338	683	35900
1800	327	25791½	369	8973	696	34764½
1801	310	25545½	364	9285	674	34830½
1802	-	-	-	-	683	33303½

For årene 1800-1804 er originalbilagene bevaret, for 1805-11 findes ikke-benyttede tabeller i renskrift; året 1812 afslutter serien med en tabel i koncept. Men da var man for længe siden nået ud i det grotestke, hvorfor der her er afstået fra enhver gengivelse.⁵¹⁾

Slår man ned på tallene for 1804, viser Sjællands stift sig for dette år at bestå af siger og skriver een oplysning, nemlig for Korsør. Resten mangler. Fyns stift har 5 af 9 mulige distrikter repræsenteret. Ribe stift omfatter kun Ribe og Varde. Og mens Århus og Ålborg stifter er nogenlunde fuldstændige, mangler Lolland-Falster helt. Det er altså begrænset, hvad man kan få ud af de senere tabeller.⁵²⁾

Det kan derfor ikke undre, at man i 1806 indskærpede bestemmelserne om indsendelse af lister, idet »man ugerne (havde) bemærket adskillige mangler og udeladelser, hvorved resultatet af disse fortegnelser, hvilket årligt bliver Hans Majestæt forelagt, dels gøres vanskeligt at uddrages, og dels bliver mindre tilforladeligt end der ved større nøjagtighed kunne være«.⁵³⁾ Det hjalp vel for en tid, men snart blev hullerne igen store, hvad de sidste tabeller i rækken godtgør.

Naturligvis var vanskeligheden først og fremmest

den, at det kneb med det rent praktiske, at få listerne samlet og sendt ind. Men hertil kommer den ofte strejfede grundlæggende svaghed i systemet, det inkongruente forhold mellem overøvrigheden, stiftamtmandene og deres opsyn med købstæderne på den ene side, og på den anden side de afleverende betjente, tolderne, der sad i hvert deres tolddistrikt, som ikke nødvendigvis svarede til en købstad. Det var stadig overvejende lister fra toldsteder som Bornholm, der udgjorde et samlet distrikt, fra Dragør, Rørvig, Samsø eller Fladstrand, som ikke var købstæder. Eller man kan nok en gang pege på de indviklede forhold omkring Ålborg, hvor samtlige limfjordsbyer fortoldede.

Efter således at have fulgt Kommercekollegiets handelsflådestatistik til den bitre ende, det endelige ophør med virksomheden i denne henseende under Napoleonskrigene, skal sluttelig opregnes, hvad der iøvrigt er fundet frem til af »ad hoc« dataindsamling i århundredets anden halvdel.

Øvrige initiativer i anden halvdel af det 18 årh.

I Struenseetiden finder man et selvstændigt forsøg på at skaffe sig overblik over søfartens forhold, idet der i 1771 blev foretaget en omfattende stofindsamling på foranledning af finansråd Oeder. Samtlige købstæder og amter fik stillet en række spørgsmål vedrørende skibsfart og fiskeri, lodsvæsen, havne m.v. Besvareelserne foreligger bevaret både i original og i ekstrakter, bearbejdet i tekstform på lignende måde som de tidligere omtalte Stiftsrelationer fra 1735.

Igen gælder, at stoffet er uhyre værdifuldt i kvalitativ henseende, mens det kvantitative er mindre tilfredsstillende. Købstædernes svar på spørgsmålet: »Hvor mange der på stæden haver hjemme«, blev en mere eller mindre entydig angivelse af et antal, og derved blev det. Læstetallet mangler almindeligvis og der blev da heller ikke udarbejdet egentlige tabeller på dette grundlag.⁵⁴⁾

Også Søetaten havde i århundredets anden halvdel interesse i den civile skibsfart. Udskrivningen af det nødvendige mandskab til flåden sorterede for Danmarks vedkommende under fem søenrolleringschefer med hvert deres distrikt: Sjælland, Lolland-Falster med Møn, Fyn, Østjylland og Vestjylland. Disse enrolleringschefer blev i 1784 anmodet om årligt at fremskaffe en liste over, hvor mange og hvad slags koffardiskibe, der hørte til hver købstad

eller ladested, hvem der ejede fartøjerne og naturligvis, hvor stor bemanningen var. Materialet skulle skaffes ved henvendelse til tolderne.

Dette fungerede, omend næppe helt tilfredsstillende. I 1798 kom en indskærpelse; man sendte ligefrem et trykt skema til orientering for enrolleringschefen for, som det hed »at bringe de årligen fra enrulleringen her til Collegium indgivende lister . . . under een form«. Samme skema gik også via Generaltoldkammeret til toldbetjentene, der samtidig forsynedes med en detailleret instruks for, hvordan listen i toldbogen skulle udformes.⁵⁵⁾ Som i 1724 fik nu i 1798 en anden myndighed direkte indflydelse på, hvordan skibslisterne i regnskabsprotokollerne skulle se ud. Men helt let gik det stadig ikke. En fynsk tolder afviste ligefrem, at han på nogen måde kunne være forpligtet til at have nogetsomhelst med søenrolleringen at gøre.⁵⁶⁾ I det store og hele kan listerne dog ses at være kommet regelmæssigt ind, omend lidt forskelligt for de enkelte distrikter. Herefter blev de omhyggeligt arkiveret og bevaret for eftertiden. Da der var tale om en form for beredskabsmæssig indsamling, skulle listerne ikke bearbejdes, men blot stå til rådighed i påkommende tilfælde. Dette indtraf da tilsyneladende også. En hel årgang - 1788 - mangler, og det må oplagt være som følge af skærpet beredskab dette år. Under napoleonskrigene gik denne materialeindsamling i forfald. Der har været andet at se til og næppe i givet fald været tid til at vente på lister, når man har skullet have fat i fartøjer eller mandskab.

Den ufuldkomne statistiks periode.

Myndighedernes interesse for handelsflåden i det 18. årh. var tosidet. Man kan skelne mellem på den ene side det kontante behov for konkrete oplysninger om skibe m.v. tilvejebragt med henblik på tvangsudskrivning til genopbygning af en nedbrændt hovedstad eller i beredskabets tjeneste. På den anden side finder man et ønske om statistisk viden sat i forbindelse med almindelige erhvervspolitiske overvejelser, hvad enten denne viden søgtes tilvejebragt i form af landsomfattende enqueter eller ved de stadige forsøg på opbygning af en kontinuerlig handelsflådestatistik.⁵⁷⁾ Begge disse aspekter, det aktuelle nytteøjemed så vel som det langsigtede erhvervspolitiske, gjorde sig gældende helt fra århundredets begyndelse ved det andet Kommercekollegiums hektiske indsamlingsarbejde.⁵⁸⁾

Derimod ændredes det eksisterende embedsapparats formåen med hensyn til den praktiske side af sagen: listernes udarbejdelse og indsendelse. Jo længere man kommer op i tid, des længere perioder med kontinuitet, hvad enten det gjaldt Admiralitetets »beredskabslister« eller Kommercekollegiets »årsberetninger«. Det 18. årh. danner en overgang mellem den »præstatistiske« og den institutionaliserede statistiks periode - sidstnævnte indledtes her i landet først ved nedsættelsen af Tabelkommissionen i 1833. Man kan passende etikettere tidsrummet som »den ufuldkomne statistiks periode«.

Men det skal betones, at det for handelsflådestatistikken som for andre felter gælder, at man nåede længere og længere for hvert initiativ. Kommercekollegiets tabelarbejde i århundredets slutning kan til en vis grad sammenlignes med Tabelkontorets fra 1797 - dette arbejdede med statistik over befolkning, høstudbytte, priser, skatter m.v.⁵⁹⁾ Man nærmede sig en institutionalisering; handelsflådestatistikken blev endda en overgang publiceret i det officielle »Handels- og Industrietidende«. Men til vejs ende kom man ikke inden Napoleonskrigene og den efterfølgende pause. Heller ikke kvalitetsmæssigt.

Der var grundlæggende svagheder i handelsflådestatistikken. Misforholdet mellem indsendelsen stiftsvis og den lokale opdeling i tolddistrikter. Den stadige skiften med hensyn til, hvor små fartøjer, der skulle medtages i den endelige optælling. Og endelig herskede der en såre afslappet holdning til begreber som fuldstændighed og nøjagtighed. Mangler og overlapninger i de færdige tabeller passerede uden kommentarer. Hvad der er overleveret unddrager sig i vid udstrækning sammenlignelighed.

Men når alt dette er taget i betragtning, står dog tilbage at konstatere, at der efter denne lange overgangsperiode alligevel har aflejret sig ikke alene det her gennemgåede tabelmateriale, men også en meget stor mængde primærmateriale til en handelsflådestatistik. I det følgende kapitel vil der blive redegjort for dette materiale, dets indsamling og bearbejdelse for perioden 1700 til 1807.

Gra vedf. Rentefrivere bleve derhos under 22de Decr. 1798 Toldklassererne anmodede, bag i dette Skipper-Regi-ster som tilføres Toldbøgerne, at tilføie en Rubrik, der forklarer, "hvor Skibene ved Aarets Udgang, saavidt vides, befindes; og om saadant Skib til Næsten er med- deelt aligierst Paa;" — ligesom og er fornøden en sum-

marist Extract (*) over bemeldte i Districtet hjemmehørende Skibe, saaledes som Toldstedet under 1ode Julii 1773 er blevet befalet. — Det samlede Schema er da saaledes: "Specification over de i . . . Tolddistrict hjemmehørende Skibe og Fartøier, saaledes som befandtes den 30te Novbr. Aar

(*) Brickskibe 2 Ctkr., Galeaser 5, 16.

No.	Facon.	Navne.	Hjem- me- rende.	Commerce- færdig- hed.	Als- der, Mar.	Hvor de ere bygte :	Hovedres- dernes Navne.	Ekipper- nes Nav- ne, hvor borger, hvor bver,	Mand- skas Antal.	Sum- ma Mands- skab,	Hvor Ski- bet (saas- vidt vides) befindes ved Aarets Udgang, og om har aligierst Paa.	
1	Brit								1	24	2	27
2	Galea											
3	ase Jagt 16.											

FIG. 3. Skema for skibsliste, som den skulle se ud efter 1798 efter Admiralitetets ønske. (Fogtman 24/3 1798, fot.FOS)

II. Materiale til en statistik over provinshandelsflåden 1700-1807.

Indsamling.

Der er ikke fra det 18 årh. overleveret en pålidelig, endsige fuldstændig statistik over antal og læste- drægtighed af de fartøjer, der hørte hjemme i de kongerigske provinser. Problemet er da, om det er muligt at komme længere end til de hyppigt citerede summariske oplysninger, der igen og igen refereres i litteraturen.⁶⁰⁾ Som det vil fremgå af det følgende, er materialesituationen væsentlig mere gunstig, end det ved første øjekast kunne se ud til.

Allerede under den indledende planlægning blev det klart, at der måtte arbejdes med det enkelte tolldistrikt som administrativ enhed. Kommerce- kollegiets materialebestemte anvendelse af stiftsind- delingen ved tabellariseringen forekom ikke efterlig- nelsesværdig. Tilsvarende måtte den fristende ide, at interessere sig for hvert enkelt skib år for år perioden igennem, med det samme forkastes som urealistisk

og totalt uoverkommelig.⁶¹⁾ Fremgangsmåden blev da i første omgang at tilrettelægge en rationel data- indsamling på et trykt skema, som kunne forsynes med fuldstændige oplysninger om år, dato, prove- niens, geografisk enhed - fortrinsvis tolldistrikt - samt antal skibe og læster fordelt på størrelsesgrup- per. Proceduren kan karakteriseres som en kombi- neret registrering og grovbearbejdelse.

Den tidsmæssige afgrænsning bagud til år 1700 er i første række betinget af Jørgen H. Barfods bog om den dansk-norske handelsflåde 1650-1700, som det foreliggende arbejde således delvis er en fortsættelse af. Når det er valgt at lade det 18 årh. »fortsætte« til og med 1807, er der derimod tale om en gængs periodisering i forhold til de efterfølgende krigsbe- givenheder, som ændrede forholdene for skibsfarten og som iøvrigt også i kraft af beslaglæggelser og

opbringelser må antages at have haft betydning for kildematerialets pålidelighed. Af samme grund er der ikke udfoldet de helt store anstrengelser for at skaffe materiale for krigsårene fra 1709 til henimod 1720.

I første række var det naturligt at gennemgå alt centralt bevaret materiale i Kommercekollegiets arkiv, i Mallingiana m.v. for så vidt det var muligt at komme ned på »toldstedsniveau«. Her findes bevaret ikke så lidt både i form af tabeller og som samlinger af primærmateriale - dette sidste vel for en stor del aldrig bearbejdet. Henvisninger hertil, såvel som til materiale nævnt i det følgende findes dels generelt på Bilag 1 og på Bilag 2 for de enkelte tolddistrikter.

I betragtning af at omstændighederne omkring materialeindsamlingen i datiden igen og igen pegede hen på de lokale toldmyndigheder som det oprindelige ophav, og da disse i forvejen i forbindelse med regnskabsaflæggelsen måtte antages at have udfærdiget skibslistes, blev næste fase en gennemgang af toldarkiverne. Der blev altså sprunget fra det mest centrale til det mest lokale.

Desværre er de enkelte toldsteders arkiver kun bevaret i ganske ringe omfang fra denne periode. Generelt kan man kun vente at finde lidt korrespondancesager fra slutningen af århundredet og heri næsten intet af interesse i denne sammenhæng.⁶²⁾ Derimod opbevarede længe næsten komplette serier originale regnskabsprotokoller m.v. indsendt til den reviderende myndighed, Rentekammeret - fra 1760 Generaltoldkammeret. Temmelig grundige, men fuldt legale kassationer ryddede desværre ud i magasinerne, men noget har dog undgået papirmøllen.⁶³⁾ Skibslistes finder man i en stor del af de 8 tilbageblevne nogenlunde komplette årgange regnskabsprotokoller fra 1731, 1733, 1761, 1763, 1767, 1769, 1796 og 1798. Yderligere »løst« materiale ligger anbragt år for år sammen med generalekstrakter og revisionsantegnelser. En gennemgang af samtlige arkivenheder for tidsrummet 1700-1807 afslørede, at der ofte var bevaret statistika fra 1750'erne, og at der i mange tilfælde spredt fandtes skibslistes revet ud af toldbogen sammen med årets afsluttende regnskabsopstilling. Resultatet af denne gennemgang var et stort udbytte, men en skæv repræsentation. En del toldere overholdt ikke bestemmelsen om udfærdigelse af årlige listes; for en del distrikters vedkommende fandtes disse hverken i de bevarede toldbøger eller på anden vis.

Herefter søgtes materialeindsamlingen kompletteret ved en systematisk afsøgning gennem centraladministrationens via melleminstansernes til lokale myndigheders arkiver. Kommercekollegiets såvel som Admiralitetets journalsager viste sig at være en udbytterig jagtmark. I førstnævntes arkiv har kassationer ganske vist hærget stærkt, men lidt originalmateriale fra 1740'erne, noget mere fra 1750'erne og 1760'erne, samt hele bundter indsendt stiftsvis fra 1770'erne lå på den oprindelige plads blandt øvrige indkomne sager - bedst bevaret for de tidspunkter, Kommercekollegiet tilsyneladende *ikke* iværksatte nogen tabelbearbejdelse. Kollegiets tabellers kvalitet taget i betragtning, skal man nok nærmest være taknemmelig for denne mangel på flid. Årsagen kan dog også være det kedelige faktum, at ikke alle toldsteder er repræsenteret. For Admiralitetets vedkommende har kassationer ikke spillet nogen væsentlig rolle i dette tilfælde. Langt det meste ligger urørt fra den første indsendelse i 1784 og perioden ud. Det drejer sig enten om skibslistes i toldernes egenhændige udfærdigelse eller i melleminstansen, søenrolleringschefens renskrift. Desværre var ikke alle fem chefer altid lige pligtopfyldende, så komplet er samlingen heller ikke her.

For melleminstansernes vedkommende kunne det hurtigt konstateres, at de sporadiske rester af søenrolleringsarkiver ikke indeholdt skibslistes.⁶⁴⁾ Væsentlig bedre stillet er man med stiftamtarkiverne. Ofte ønskedes listerne fra magistrater og byfogeder tilsendt in dublo, hvorefter stiftamtmanden videre sendte det ene og arkiverede det andet eksemplar. I andre tilfælde blev en afskrift besørget afsendt, mens originalen forblev i arkivet og yderligere en afskrift kom i kopibogen. Stiftamtarnes indkomne sager og kopibøgerne for udgående skrivelser er derfor ganske givende med hensyn til skibslistes, selvom bevaringstilstanden ikke er lige god overalt. Ålborg stiftamts arkiv er i denne henseende katastrofalt ringe i modsætning til Ribe og Århus, der endda har bevarede kopibøger med listes indført til op i 1770'erne. For Sjællands stift gælder noget lignende, selvom der er huller, hvorimod man for Odense og Lolland-Falsters vedkommende nok kan finde noget blandt de indkomne sager, hvorimod man her nøjedes med intetsigende følgeskrivelser i kopibøgerne. Alt i alt giver stiftamtarkiverne et godt supplement til det primærmateriale, der er bevaret i centraladministrationens arkiver. Det må dog understreges, at ind-

samlingen af indlysende grunde har måttet koncentrerer om de systematiske muligheder: kopibøger, indkomne breve fra de enkelte købstæder, særlige rækker med indberetninger og fristende udseende diversepakker. Der kan være mange ukendte hjørner i et stiftamtarkiv, og ikke alle foreligger lige velordnede.

På laveste niveau var der som nævnt ikke meget at hente i de lokale toldarkiver, hvorimod de enkelte magistraters arkiver bød på langt større muligheder. Alt afhængig af bevaringstilstanden har udbyttet været lister i kopi fra 1704, 1711, 1712, 1729, 1732 og fra og med 1746 og fremefter. Karakteristisk er det, at jo længere man kommer tilbage i tid, des større chance er der for, at andet end følgeskrivelser kom i kopibogen - et forhold, som til en vis grad også er gældende for stiftamtarkiver. Der foreligger endvidere en generel tendens til, at jo større handelsflåde, desto større var tilbøjeligheden til, at man lokalt bad tolderen om at udarbejde listen - naturligt nok, eftersom samme tolder ofte i forvejen på forskellig vis kunne være impliceret i byens styre. Specielt for århundredets første halvdel foreligger på denne vis et helt uundværligt, omend langt fra komplet materiale. Også her må det tilføjes, at noget utvivlsomt er overset i det store antal arkiver.

Jævnside med eftersporingen af arkivalisk materiale har en del oplysninger kunnet hentes i samtidig litteratur. Karakteren af denne angives af værker som for eksempel Holcks *Handelsspejl*, Stadfeldts beskrivelse over Randers og C. M. Olriks arbejde om Ålborgs handel i 1769. Specielt sidstnævnte er interessant ved at proveniensen af hans materiale entydigt kan spores til toldarkiverne. Olrik opnåede i 1771 at få adgang til selve toldbøgerne - endnu dengang bevaret i Generaltoldkammerets arkiv. Desværre synes han i denne henseende at have været en enlig svale.⁶⁵⁾

Sluttelig bør man nok vedkende sig sin gæld til en række senere forfatters værker - frem til og med den nyeste by- og lokalhistoriske litteratur. Direkte og indirekte har det været muligt at finde nyttige nøgler til opsporing af oplysninger placeret i mere specielle arkivalske sammenhænge.⁶⁶⁾

Alt i alt blev resultatet af denne eftersøgning, at der forelå materiale for ca. 50% af samtlige mulige tilfælde - de knap 50 tolddistrikter over et tidsrum af ialt 108 år. Geografisk og tidsmæssigt var der dog tale om en meget skæv repræsentation. Mange næ-

sten komplette årgange i århundredets sidste halvdel - for tiden indtil da kun årene 1707, 1731 og 1733 virkelig godt dækket ind.

Egne bearbejdelser af regnskabsmateriale.

Ovennævnte geografiske og kronologiske skævheder i forening med det forhold, at ikke engang alle bevarede toldregnskaber indeholdt skibslister, gjorde hurtigt en egen bearbejdelse af regnskabsmateriale aktuel; denne er overalt på Bilag 2 markeret med et »X«. Ved at gennemgå et regnskab skib for skib skulle man i det mindste være i stand til at skaffe sig en opgørelse over, hvor mange fartøjer, der var i fart hjemmehørende pågældende sted, pågældende år. I og for sig en fremgangsmåde helt parallel med den, der var foreskrevet tolderne i forordningen af 1683 og videre frem.(Jfr. side 9). Alt dog forudsat en sikker identifikation af de enkelte skibe. I denne henseende var det 18 årh.'s toldembedsmand i kraft af lokal- og personkendskab unægtelig stærkt favoriseret i forhold til nutidens arkivbesøgende. Dog indeholder toldregnskabsprotokollerne og deres besejlingslister altid oplysninger om skipper, skibstype og læstetal, samt meget ofte også om skipperskift.

Men hertil kommer yderligere et par begrænsninger ved metoden. Oplagte skibe og fartøjer, som var hjemmefra et helt kalenderår igennem, kan ifølge sagens natur ikke fanges ind. På den ene side skal man næppe overvurdere betydningen af dette; det vil senere fremgå, at masseoplæggelser af provinsskibe ikke var gængs, og når det gjaldt længere rejser, var det som oftest de største fartøjer, der drejede sig om og dermed de, det er lettest at erfare noget om ad anden vej.⁶⁷⁾ Faktisk træffer man i denne sammenhæng sjældent skibe, der har været på destinationer, som de kan have brugt så forfærdelig megen tid på at besejle. På den anden side kunne man sagtens forestille sig tilfælde, hvor en skipper fandt beskæftigelse mellem andre danske havne i længere tid. En kontrol vil derfor være ønskelig og kan lettest opnås ved at bearbejde regnskaber for flere på hinanden følgende år.

Toldregnskabsmaterialet egner sig af indlysende grunde kun hertil, når der i toldarkiverne er bevaret fortløbende årgange besejlingslister, som det f.eks. hyppigt er tilfældet for 1750'erne. Her kan der imidlertid suppleres med acciseregnskaber.

Acciseregnskaberne har i en række tilfælde kunnet konstateres at være noget nær dubletter af told-

regnskaber og er selv i deres mest summariske udformning næsten altid fuldstændige med hensyn til de nødvendige oplysninger om skipper og fartøj.⁶⁸⁾ Der hersker derfor ingen tvivl om, at acciseregnskaber normalt skulle være anvendelige som grundlag for at opgøre både besejlingens størrelse og - med ikke mindre sikkerhed - antal og drægtighed af hjemmehørende skibe i fart.

En gennemgang af samtlige bevarede acciseregnskaber er selvsagt umulig indenfor en blot nogenlunde overskuelig tid - der ligger mange bevaret i magistratsarkiver, stiftamtarkiver og i de reviderede købstads- og toldregnskaber.⁶⁹⁾ Her er de først og fremmest benyttet til at fylde samlingens huller ud samt til at opstille nogle længere sammenhængende rækker til kontrol.⁷⁰⁾ Alt dette er gjort vel vidende, at datidens tolder eller acciseskriver kunne have gjort det med betydelig større sikkerhed, først og fremmest fordi han helt anderledes ville have kunnet tage højde for skipperskift og for, at visse fartøjer forsvandt for aldrig mere at komme igen.

Teknikken har da været at opnotere hvert eneste sæt oplysninger om skipper, skibstype og læstetal efterhånden, som de er truffet på i årets løb. Der er markeret, når samme kombination dukkede op igen. En brug af flere farver kuglepen, supplerende noter m.v. skulle lette mulighederne for gode gæt om forlis tidligt på året, ændringer i drægtighed, skipperskift, inkonsekvenser i navnebrug, rene fejlskrivninger og lignende. At den afsluttende opgørelse over stedets bestand i sidste instans kan være afhængig af et skøn, skal der dog ikke lægges skjul på.

En endelig vurdering af materialesituationen viser da, at tidsrummet 1700 til 1750 er blevet dækket ind for ca. 30% vedkommende, mens resten af perioden er oppe på over 80%. Stadig beregnet i forhold til det optimale: samtlige tolddistrikter for samtlige år.

Tværgående registratur.

Opgørelsen over materialesamlingen viser imidlertid, at opbygningen af det 18 årh.'s lokaladministration, som ofte berørt i det foregående kapitel, til stadighed bevirkede en geografisk skæv repræsentation. De typiske købstaddistrikter er væsentlig bedre belyst end andre. Stiftamtmanden havde i kraft af sit overopsyn med byerne en tilbøjelighed til at glemme det, der faldt udenfor det »normale«. Acciseregnskaberne var endvidere knyttet til bystyret - ingen købstad, ingen magistrat til at nyde godt af accisebe-

løb. Hvor ingen købstad var inde i billedet, gik accisen via tolder og toldregnskaber direkte i kongens kasse og et selvstændigt acciseregnskab blev ikke udarbejdet. Således er de svagest repræsenterede tolddistrikter som Dragør, Bornholm og Samsø, samt Fanø, der det meste af perioden var under Ribe distrikt. Det har endvidere kunnet konstateres, at egentlige skibslisters udfærdiget af magistrat eller eventuelt tolderen på byens vegne af og til *ikke* inkluderer andre end netop de, der helt snævert hørte hjemme i selve købstaden - fartøjer fra resten af tolddistriktet kunne falde ud. Det mest karakteristiske eksempel er Ålborg, hvorfra lister enten kunne omfatte købstadens eller hele distriktets flåde - i sidste fald da inklusive samtlige Limfjordsbyer. Tendensen til et jurisdiktionelt betinget bortfald var dog stærkest for de rene magistratsbesvarelser.

Problemer som de ovenfor nævnte har bevirket, at man ikke bare efter endt indsamling har kunnet tælle sammen og præsentere en færdig tabel. Hertil kommer, at den anvendte fremgangsmåde har resulteret i et meget stort antal dubletter, som ikke alle er overensstemmende. Der ligger derfor en udvælgelse til grund for de tal, der er angivet i Bilag 2 for hvert eneste tolddistrikt, hvert eneste år, oplysninger har kunnet fremskaffes. For denne udvælgelse vil der blive redegjort i det følgende; først dog en begrundelse for at bringe de omfattende tabeller i Bilag 2.

Det samlede materiale, som består af over 5000 udfyldte skemaer - der er ting, man ikke tæller - udgør samtidig en samlet tværgående registratur over tabellariske oplysninger om skibe og egentlige skibslisters i en lang række arkivfonds både på Rigsarkivet, Landsarkiverne m.v. I tilgift får man henvisninger til benyttede acciseregnskaber. En sådan registrering, geografisk opdelt, skulle være af interesse for andre, idet grundmaterialets mange oplysninger om skibe, skippere, skibstyper, bemanning, redere, rejser etc. ikke nær er udnyttet til bunds i denne afhandling og også må have værdi i mange andre sammenhænge end den aktuelle; det være sig til lokalhistorisk, socialhistorisk eller personalhistorisk brug, samt naturligvis til fortsat arbejde med generel søfartshistorie. Dette skulle være tilgodeset ved opbygningen af Bilag 2 og Bilag 1. I sidstnævnte findes en systematisk nøgle til de større arkivfonds, hvortil der i de enkelte tabeller er henvist ved bogstaver. En sådan bogstavhenvisning angiver altid en placering i pågældende arkiv for pågældende år.

Eksempelvis forstås ved t) altid materiale, som ligger på Rigsarkivet i toldregnskabspakken for det aktuelle distrikt under dette år, hvad enten grundlaget for den enkelte oplysning er en egentlig skibsliste, en besejlingsliste, et toldregnskab eller i visse tilfælde et acciseregnskab. Jævnside med det systematisk registrerede materiale er der ved fodnoter henvist til enkeltfund, mindre samlinger, oplysninger fra trykt litteratur eller lignende. Fodnoter og bogstavhenvísninger skulle tilsammen give en oversigt over *samt-lige* de skibslistes, tabeloplysninger m.v., der har stået til rådighed ved denne undersøgelse.

Hertil kommer det ønskelige i at muliggøre en kontrol af hele den følgende procedure. Ikke alt materiale er anvendt videre frem - kun den »første« henvísning er gældende for talangivelserne på Bilag 2. Disse er udvalgt, idet der for hvert enkelt år kun er citeret den kilde, som måtte antages at være den pålideligste. Tabeloplysninger, sammentællinger af originale skibslistes eller tal fremkommet ved egen bearbejdelse (mærket x) er herefter gengivet *uændret*.⁷¹⁾ Bilag 2 har derfor karakter af kildeudgave og består således ikke af »færdige« tabeller. Der kan iagttages mange inkonsekvenser, man kan aflæse besynderlige »hop« i tallene, der forekommer tilsyneladende skiftende kriterier for, hvad der blev talt med etc. I det hele taget gælder, at gennemgangen af hele det indsamlede materiale toldsted for toldsted, år for år har givet anledning til mange detailkritiske overvejelser og interessante opdagelser. Sluttelig udkrystalliserede der sig nogle mere generelle problemer, som det vil fremgå af det følgende.

Udvælgelse.

Ved sammenligning af de foreliggende oplysninger konstateredes først og fremmest mindre forskelle for samme sted, samme år - mest almindeligt i form af afvigelser for de mindste fartøjers vedkommende. Selv i tilfælde, hvor samme tolddistrikt er belyst ved to ens daterede toldlistes, kan resultatet blive to forskellige totaltal. Forklaringen er her, at den ene liste er udarbejdet af tolderen, den anden af toldkontrolløren, og de to herrer har ikke konfereret før regnskaberne sendtes til revision.⁷²⁾ Tabellen for Kerteminde viser et godt eksempel på et tolddistrikt, hvor et større antal både hopper ind og ud af tabellen. De såkaldte »bæltsbåde« regnedes lige så lidt som andre fiskefartøjer med blandt koffardiskibene - de fortoldede sjældent - men der var på den anden

side tale om så mange, at en søenrolleringsofficer var interesseret, om ikke i fartøjerne selv, så dog i deres mandskab. Men iøvrigt gælder, at afgrænsningen nedadtil i størrelse principielt *må* være usikker. Når billedet skifter lidt fra år til år som i tilfældet Skagen, skyldtes det, at en del mindre både, som normalt udelukkende brugtes til fiskeri, også lejlighedsvis sejlede ud af distriktet med lidt varer, noget flyttegods eller et par passagerer. Enhver overskriden af tolddistriktets grænser skulle teoretisk medføre en registrering både det ene og det andet sted. Uanset om dette krav altid er sket fyldest, så blev den registrering, man finder i bevarede toldregnskaber ifølge sagens natur temmelig svingende; fartøjer blev talt med det ene år, ikke det næste. Toldbetjentene, der ikke nødvendigvis var uden sund sans, udelod da også almindeligvis »umålte rorsjoller«, fiskebåde på $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$, $\frac{3}{4}$ og op til 1 læst af såvel besejlingsliste som den egentlige »Fortegnelse over hjemmehørende skibe og fartøjer«. Sund sans siger også, at disse helt små fartøjer i lejlighedsvis fragtfart kun kan veje ubetydeligt ved en samlet opgørelse over provins-tolddistrikternes handelsflåde. Desværre bliver de af noget større betydning, hvis man giver sig til at beregne gennemsnitsdrægtighed pr. skib eller lignende.

I Bilag 2 er - alt andet lige - normalt valgt den liste, som havde flest mindre fartøjer med. Herved undgås for det første en nærliggende fristelse til i denne henseende at »harmonisere« kilderne og man får endvidere af og til et indtryk af, hvor mange der i det højeste kan være udeladt. I egne bearbejdelser af regnskabsmateriale har kriteriet for medtagelse af både på $\frac{1}{2}$, 1 og $1\frac{1}{2}$ læst været, at disse gjorde sig bemærket mere end een gang om året. Fiskejoller og umålte både er konsekvent udeladt.

Parallelt med de mindste fartøjer kan også færger tillægges skylden for mange af de uoverensstemmelser, der er konstateret hen ad vejen. Man finder hyppigt færger på andre end de almindelige ruter og f.eks. i trafikken mellem Århus og Kalundborg blev toldgrænser overskredet og en ladning følgelig registreret - i dette tilfælde oftest bestående af stude i østgående retning. Især større færger er da også tit med på originallisterne, men må alligevel principielt siges at adskille sig fra skibe i koffardifart. Færgefartøjer er derfor allerede ved selve materialeindsamlingen overalt trukket ud, forsåvidt dette har været gør ligt. Der er nærmere redegjort herfor i noter og

ved særlige mindre tabelopstillinger. Takket være den stive struktur - konstant antal, lang levetid - har færgerne overalt været let kendelige. Kun i et enkelt tilfælde har der måttet skønnes.

Nok en kilde til afvigelser finder man i forskellige affattelsestidspunkter. I princippet skulle langt de fleste indsendte lister afspejle tilstanden ved årsskiftet, hvortil svarer den stereotype datering til 31/12 uanset, at vedkommende liste først blev afsendt langt hen på foråret. Spørgsmålet er da, i hvor høj grad oplysningerne reelt gengiver flåden ved nytårstid. På den ene side kan anføres, at tolderen relativt let må have kunnet overskue ændringer over et par måneder, flere skibe var der sjældent. Endvidere kan han meget vel have haft kopier af det foregående års regnskab at støtte sig til.⁷³⁾ På den anden side er så megen pligttopfyldenhed vel næppe at forvente. To stereotyp daterede lister for samme sted og år indsendt med et par måneders mellemrum overrasker derfor ikke ved at rumme mindre uoverensstemmelser. Lister med blot en snes fartøjer vil, hvis de er udarbejdet i marts, april eller maj, sikkert ofte rumme lidt andre skibe, end hvis de havde været opgjort strikte nytårsaften. Skaden er dog begrænset og kan ikke siges at spille nogen rolle i den store sammenhæng. Et specielt tilfælde har man i skibslisterne til Admiralitetet, som ifølge bestemmelsen fra 1798 skulle være opgørelser foretaget sent på efteråret - praksis gik også her hurtigt i retning af en datering til »nye års begyndelse«. Ved egne bearbejdelser er noget lignende tilstræbt. Overalt, hvor det har været muligt, er der taget højde for, at fartøjer kan være forsvundet i årets løb og derfor har skullet fratrækkes ved årsopgørelsen. Det sikreste kriterium for en senere eksistens har naturligvis været, at pågældende skib kunne genfindes i næste års regnskab. En sammenligning år for år har af gode grunde ikke altid været mulig, hvorfor de x-mærkede talangivelser må siges at være blevet til betinget af en ikke ringe portion anvendt skøn. Anderledes kan det ikke være. At egne bearbejdelser dog har resulteret i tal af rimelig størrelsesorden borger de to store kontrolserier fra Svendborg og Nakskov dog for. Som det ses af Bilag 2, er forskellen mellem listeoplysninger og regnskabsbearbejdelser ikke på noget tidspunkt af katastrofal størrelsesorden.

Hermed er berørt problemer om salg, forlis og ophug af skibe - utvivlsomt den hyppigste årsag til afvigelser mellem skibslister, der burde have været

identiske. Samtidig er dette af betydning for sammenligneligheden af det indsamlede materiale. I hvor høj grad afgang er registreret på originalisterne er svært at afgøre. Ved indsamlingen betød enhver angivelse af bortsalg, totalforlis og ophugning, at pågældende ikke blev talt med, men blev anført særskilt. Blot står man værgeløs ved de mange rene tabeloplysninger og i de mange tilfælde, hvor intet er oplyst på selve listen. I sidste instans kan denne fejlkilde - »brutto« eller »netto« - ikke elimineres, men selvom et par større fartøjer mere eller mindre kan bevirke drastiske udsving i en lille bestand, bliver virkningen på længere sigt af mindre betydning. Og det står fast, at man også i datiden fornuftigvis var tilbøjelige til overvejende at udelade skibe, der ikke mere eksisterede, hvilket utallige overstregninger og sørgmodige tilføjelser i originalmaterialet tilfulde godtgør. Det siger sig selv at lister med fyldestgørende oplysninger normalt er blevet foretrukket fremfor mere summariske lister og tabeloplysninger.

Et problem af lignende karakter finder man med fartøjer, der var oplagt og skibe, der ikke vendte hjem i flere år. Talt med eller ikke? Egne bearbejdelser og toldernes besejlingslister lider her af samme åbenlyse svaghed. Man får kun at vide, hvad der rent faktisk var i funktion til og fra hjemstedet. For de oplagtes vedkommende skulle resultatet næppe betyde større unøjagtigheder. I de tilfælde, hvor acciseregnskaber er gennemgået for en længere årrække, er der nemlig ikke fundet ret mange eksempler på, at fartøjer i mellemgrupperne faldt ud et helt år ad gangen. Derimod forholdt det sig anderledes med de større. Tabellen for Ebeltoft tolddistrikt viser f.eks. fra 1759 til 1765 et fartøj på 26 læster, som ikke blev talt med hvert år. Tilsvarende kan aflæses for Stege i 1765 og Middelfart i 1782. Der er ikke gjort noget for at bortvælge sådanne oplysninger, der i nogen grad virker forstyrrende, når man sammenligner år for år.

Udskudt er derimod lister udarbejdet efter fri fantasi. Et systematisk falskneri tegnede enrolleringschefen Schultz sig for i årene 1793 til 1797. Den første årgang af disse sjællandske admiralitetslister ser tilforladelig ud, men derefter tog pokker ved chefen eller måske snarere hans skriver. Ikke alene manglede der oplysninger fra to tolddistrikter, men de øvrige varieredes på det besynderligste. Et sted som Køge, der de sidste 6-7 år ikke havde haft mere end et enkelt fartøj på 10 læster, tildeltes nu pludselig

to på nogleogtyve kommercelæster. Til skade for Schultz' eftermæle sejlede det enlige fartøj - og ikke andre - stadig rundt ifølge både magistratsindberetninger og den bevarede toldbog fra 1796. De to større fartøjer må derfor betragtes som pure opspind. Bedre gik det ikke for Præstø, Vordingborg, Kalundborg og Korsør. Dragør blev endda udstyret med en flåde på 67 skibe, som holdt sig uændret 4 år i træk - læstetallet angaves uforandret til ialt 1674 $\frac{1}{2}$. En sådan konstans turde være umulig. Orden kom der da også i tingene straks året efter, at Schultz var fratrådt. Efterfølgeren sørgede for toldlister indsendt direkte i original udfærdigelse i modsætning til forgængerens »renskrifter«.

I et tilfælde som ovenstående må oplysningerne naturligvis totalt kasseres, hvorimod man kommer mere i tvivl, når lister og oplysninger af iøvrigt tilforladelig størrelsesorden er konstante nogle år i træk. På den ene side må det foregående års liste have været det naturlige udgangspunkt for det efterfølgende - i visse tilfælde kan dette konkret påvises.⁷⁴⁾ En direkte afskriven i en snæver vending må have været fristende, især for en skriver på stiftamt- eller enrolleringschefniveau, som skulle have årets lister afsted og kun manglede et par stykker. Flere lidt mere uskyldige eksempler på afskriveri er da også kendt.⁷⁵⁾ På den anden side kan man ikke afvise, at især flåden ved mindre toldsteder ganske rimeligt kan have været konstant over en årrække. I en del tilfælde kan dette dokumenteres ikke alene ved indsendte oplysninger og lister, men også ved gennemgang af regnskabsmateriale.⁷⁶⁾ Under gunstige kildemæssigheder har et valg kunnet træffes med stor sikkerhed, under mindre heldige forhold er der skønnethed om den foreliggende oplysning har skullet godtages. I denne forbindelse skal det understreges, at alle henvisninger er med, også når kilden helt er forkastet. Året står da tomt i tabellen på Bilag 2.

Sluttelig bør det tilføjes, at flere samstemmende kilder naturligvis ikke gør en oplysning mere sikker, eftersom de samme tal fundet f.eks. både hos magistrat, stiftamtmand og i Kommercekollegiets arkiv normalt vil være af præcis samme oprindelse. I det hele taget har der været rig anledning til klassisk kildekritisk skoleridt. Også i den forstand, at toldlister underskrevet af tolderen helt grundlæggende er foretrukket fremfor afskrifter i senere led. At lister med kendt proveniens er valgt fremfor uidentificerede angivelser. Og så fremdeles.

Statistik på det 18 årh.'s betingelser.

Mens de hidtil nævnte problemer enten har drejet sig om at kassere det vanvittige eller at vælge mellem oplysninger, der lå tæt på hinanden - større uoverensstemmelser er overalt bemærket i noterne - så giver det ovennævnte eksempel fra Ebeltoft anledning til overvejelser over, hvad man overhovedet forstod ved begrebet »hjemmehørende skibe« i forbindelse med et tolddistrikt. Når et fartøj ikke blev regnet med et stykke tid, kan det naturligvis skyldes almindelig sjusk og glemsomhed, men det kunne også være fordi, det sejlede med en skipper med et andet hjemsted. *Skipperens* hjemsted kunne tænkes at have været afgørende for tilhørsforholdet. Her er man fremme ved et forhold, som i en helt anden forstand end i det foregående får konsekvenser for vurderingen af et givet steds handelsflåde, når hjemstedstilskrivningen iøvrigt a priori er opfattet som afhængig af et ejendomsforhold.

Imidlertid er der ingen tvivl om, hvad der var det normale, nemlig at skipper og reder boede i hjembyen, hvor skipperen også havde taget sit eventuelle borgerskab. I det følgende kapitel er det derfor valgt at gøre provinsbyernes handelsflåde op så at sige på det 18 årh.'s egne betingelser, idet hjemstedet er taget for gode varer, uanset at dette i visse tilfælde har medført nogle nødvendige manipulationer med tallene.⁷⁷⁾ Fremgangsmåden kan karakteriseres som at gøre en foreløbig dyd af nødvendigheden, hvorimod der i kapitel 4 er foretaget en kritisk krydskontrol på grundlag af en analyse af tre noget nær komplette sæt toldregnskaber fra årene 1733, 1769 og 1798. Denne samlede registrering af provinsdistrikternes besejling, som foreligger for disse 3 år, er naturligvis først og fremmest udarbejdet med henblik på de følgende afsnit om søfarten i denne afhandlings 2 del, men har her også kunnet danne grundlag for en konfrontation mellem, hvad der faktisk sejlede omkring, og hvad der pågældende år blev angivet som hjemmehørende på skibslisterne. Den oversigt, der i kapitel III bringes over den samlede handelsflåde i de kongerigske provinstolddistrikter, må således på forhånd antages at være unøjagtig. I kapitel IV gøres et forsøg på at bestemme størrelsen af denne unøjagtighed.

Også måleenheden for fartøjernes størrelse - kommercelæsten - vil i det følgende kapitel blive taget for pålydende. Skibsmålingen i det 18 årh. var sandt at sige ikke præget af en nøjagtighed i trit med det sene

17 årh.'s reformer for almindelig vægt og mål. Hertil kom en officiel, omend hemmelig »forfalskning« af målebrevene, den såkaldte sjettedelsmoderation.⁷⁸⁾ Også kommercelæsten vil blive taget op til nærmere behandling i kapitel IV.

III. Provinstolddistrikternes handelsflåde 1700-1807.

Mens de mange tal på Bilag 2 principielt repræsenterer »bedste kilde« uændret, er der i det følgende tale om en egentlig bearbejdelse. Sine steder er der hugget en hæl eller klippet en tå. Det skal dog understreges, at grundlaget udelukkende har været de på Bilag 2 gengivne tal incl. noter. Dette skulle muliggøre, at også andre kan efterkontrollere fremgangsmåden anvendt ved udarbejdelsen af Fig. 4-7.

Som nævnt i det foregående er den foreliggende viden langt mere omfattende for det 18 årh.'s anden halvdel end for første. Årene 1700-1749 er derfor kun repræsenteret af »sikre tal« for 1707, 1731 og 1733, hvortil kommer grove skøn for visse relativt velbelyste år, hvorimod der for perioden 1750-1807 har kunnet opstilles en kontinuerlig talserie. Den anvendte teknik er væsentlig forskellig for perioderne før og efter århundredets midte, hvilket må tages i betragtning ved vurdering af resultatet, som det ses på Fig. 4.

1700-1749.

For de sikre år er foretaget en simpel optælling, idet der dog i nogle tilfælde har måttet skønnes, hvor oplysninger helt mangler; væsentligst for Dragør 1707 og Bornholm 1731 og 1733. Herefter er tallet for år 1701 kalkuleret på den måde, at de 15 toldsteder, hvis tonnage er kendt - for selve år 1701 eller naboårene 1700 og 1702 - er sat til at repræsentere den samlede flåde. I 1707 udgjorde disse samme 15 distrikter lige godt 25% af totalen, og antager man, at samme procentandel var gældende i år 1701, bliver resultatet de knap 5600 læster, som er angivet på Fig. 4. Fremgangsmåden har som forudsætning, at de enkelte distrikter stort set steg og faldt i samme takt og dermed havde nogenlunde konstante andele af totalen, hvilket naturligvis ikke nødvendigvis var tilfældet.

På samme vis er 16 kendte distrikter i 1711 og 17 fra 1726 sat i forhold til bestanden i samme i henholdsvis 1707 og 1731. Sikkerheden må være noget større i disse tilfælde, idet de 16 i 1711 udgjorde godt 33% af den samlede flåde, mens de 17 fra 1726 tegnede sig for 40,5%. - Også i disse og i de følgende beregninger er der hentet tal til supplerer fra naboårene.

Den usikre forudsætning om flådens konstante fordeling mellem de enkelte distrikter illustreres af kalkulationerne for 1741 og 1746. Sættes 1741-tallene for ialt 20 distrikter i forhold til 1733-tallene, viser de sig at udgøre 47%, mens de i forhold til 1750 lå på knap 54% - forskellen i det endelige resultat - 750 læster - ses på Fig. 4. Derimod er udvalget for 1746 - oplysninger om hele 34 distrikter - væsentlig mere heldigt. Disses andel i 1733 var 79,45% af totalen, i 1750 lå den på 79,81%. Derfor kun en forskel på 30 læster mellem de alternative beregninger. Hermed dog ikke sagt, at resultaterne ikke stadig i sig selv er behæftet med nogen usikkerhed.⁷⁹⁾

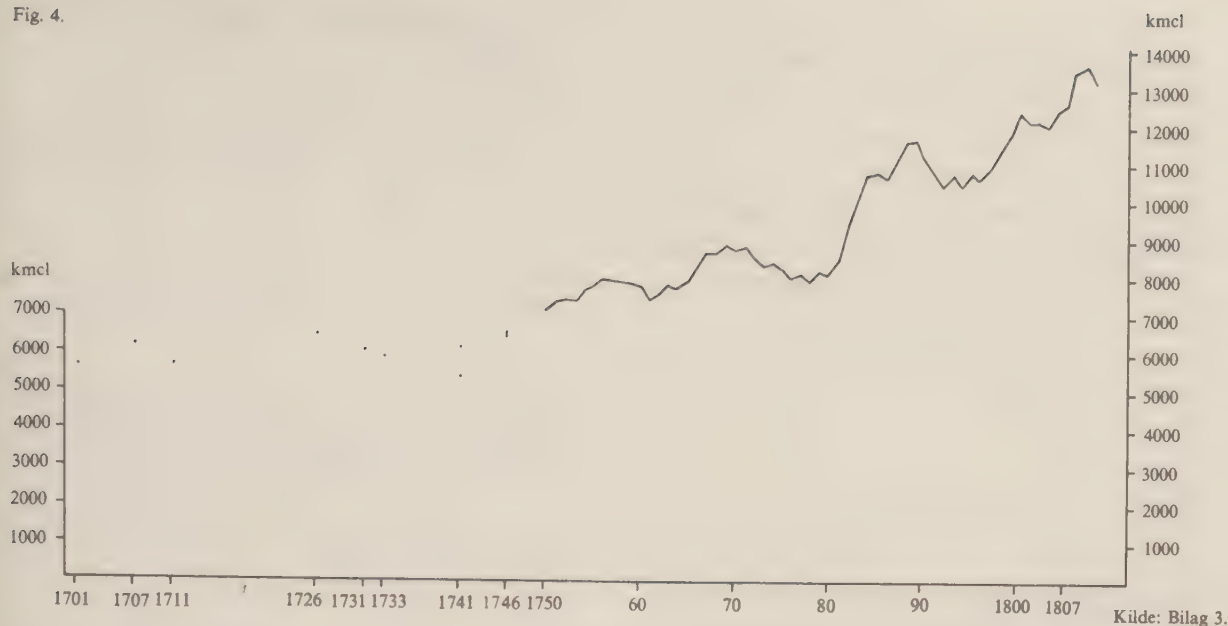
1750-1807.

Fremgangsmåden har for dette tidsrum været at følge tallene på Bilag 2 - omend med visse modifikationer. Der er justeret lidt hist og her for de mindste fartøjers vedkommende, og hvor der har været overvejende sandsynlighed for, at lidt større skibe var faldet ud et enkelt år eller to, er der suppleret op. Huller i tabellerne er udfyldt ved at tage gennemsnittet mellem naboårene. I langt de fleste tilfælde er forskellene i tallene over et par år så små, at en simpel lineær interpolation forekom forsvarelig. For mange toldsteder med få skibe nærmer sikkerheden sig de 100%.

Mere problematisk er interpolationer over en længere årrække. Igen gælder, at når et givet distrikts flåde før og efter »hullet« lå på samme niveau, er også her anvendt en enkel gennemsnitsberegning - i et par tilfælde for helt op til en syvårig periode.

Værst stillet er man i tilfælde som Dragør, Bornholm, Læsø, Fåborg, Mariager, Ringkøbing, Varde og Ribe. Her er over længere tidsrum anvendt en interpolation ved en glidende skala eller en slags »tendenstipning«, idet pågældende tolddistrikt er sat i forhold til de øvrige mere velbelyste fra samme landsdel. Ved beregningerne er iøvrigt også taget hensyn til skibenes gennemsnitsstørrelse, men alt i alt kan det ikke nægtes, at der af og til er foretaget

Fig. 4.



Kilde: Bilag 3.

noget nær rene gæt - således for Bornholms vedkommende. I de tilfælde - Mariager og Ringkøbing - hvor der er konstateret store forskelle mellem magistratsoplysninger og toldoplysninger, har de sidstnævnte stort set været udslaggivende.

Omlægninger af distrikter har betydet, at tal har skullet »flyttes«. Saksøbing, der faktisk fra 1797 var et selvstændigt tolddistrikt, er fortsat blevet medregnet under Bandholm, mens Fanø, der i 1790 blev delt mellem Ribe og Varde, stadig er opført under førstnævnte. List blev egentlig ophævet som distrikt i 1771, men er anført perioden ud, eftersom der også senere er tal for »Vesterlands Føhr og Amrum«, hvor usikre disse end forekommer at være. Iøvrigt kan det konstateres, at arbejdet med hele det 18 årh. har været begunstiget ved den store kontinuitet i den administrative opbygning. Væsentlige ændringer i provinstolddistrikternes antal og udstrækning kom først et stykke ind i det 19 årh.

Resultaterne af alle disse talmæssige operationer ses opgjort landsdel for landsdel på Bilag 3, svarende til Fig. 5, mens Fig. 4 giver den samlede oversigt.

Den generelle udvikling i det 18 årh.

Fig. 4 skulle da vise denne afhandlings første egentlige resultat, en oversigt over udviklingen for samtlige provinstolddistrikter frem til 1807. Ganske vist har den grafiske fremstilling karakter af »kunstprodukt«, den er - som al fremforsket statistik - udarbejdet under andre betingelser end en tilsvarende for senere tider. Men der kan ikke være tvivl om tendensen på lang sigt.

Først og fremmest fordobledes handelsflåden i de kongerigske provinser over en 60-årig periode fra midten af 1740'erne til frem mod 1807. Niveaue i århundredets første halvdel lå efter alt at dømme på en samlet tonnage på under 7000 læster. Ved periodens slutning var man oppe på mellem 13 og 14000. Provinsdistrikterne må i denne henseende have fulgt bedre med i et generelt opsving, end det fremgår af den foreliggende litteratur.⁸⁰⁾

I århundredets første halvdel er det svært at sige noget afgørende om nogen udvikling. Man kan slå fast, at niveaue 1707 og 1731/33 lå lige omkring de 6000 læster. Det ville være fristende at fortolke det lave tal for 1711 som en følge af krigen, mens det relativt høje for 1726 skulle betyde, at man hen i tyverne var kommet på fode igen. Hvor store udsving der reelt var tale om, kan ikke afgøres på det foreliggende grundlag. Men intet tyder på, at totalen har bevæget sig udenfor intervallet mellem 5 og 7 tusind kommercelæster.

Herefter er der imidlertid ingen tvivl. Hen i 1740'erne må en langsigtet vækst være begyndt. Ved århundredets midte var man over niveaue på de 7000, og stigningen fortsatte periodevis. Karakteristisk var det, at hver årrække med fremgang afløstes af en stagnationsperiode, men hver gang lå udgangspunktet for den fornyede stigning højere end før. I årene omkring 1760, det meste af 70'erne, første halvdel af 90'erne og lige omkring århundredskiftet konstateres disse stagnationsperioder. Væksten skete i midten af århundredet, i 60'erne, ved periodens slutning, men først og fremmest i 80'erne.

Der var tale om stigning både i antal og gennemsnitlig drægtighed. I 1707 fandtes godt 650 skibe, 1731-33 godt 700. Fra 1750 og helt frem til omkring 1780 lå antallet på mellem 700 og 770, hvorefter det steg til omkring 900 ved århundredskiftet og toppede med over 1000 fartøjer i 1804-06. Jævnside hermed lå den gennemsnitlige fartøjsstørrelse i 1707 på godt 9 kmcl, 1731-33 på godt 8. For den følgende tid er beregnet gennemsnit:

1750-59	10,3
1760-69	10,9
1770-79	11,5
1780-89	12,8
1790-99	12,7
1800-07	13,2

Udviklingen i anden halvdel af det 18 årh. set i forhold til første halvdel kan kort karakteriseres således: Der kom henved halvanden gang så mange skibe, som gennemsnitlig efterhånden blev næsten en trediedel større. Tilsammen en fordobling af tonnagen.

De enkelte landsdele.

Herefter er det naturligt at undersøge, om udviklingen var parallel i kongerigets forskellige dele. På Fig. 5 er tonnagen fordelt på Sjælland incl. Bornholm og Møn, Lolland-Falster, Fyn, Østjylland og Vestjylland - en fordeling, der nogenlunde er sammenfaldende med den, søenrolleringen benyttede i slutningen af århundredet.

Tidsrummet 1750-1807 betød stort set en ensartet udvikling for 3 områder. Sjælland, Østjylland og Fyn fik knap og nap fordoblet flåden. Væsentlig svagere kom Lolland-Falster til at stå. Her sluttede man på samme niveau som i periodens begyndelse. Stærkest vækst finder man i Vestjylland, hvor tonnagen mere end fordobledes. Relativt skete der således i denne periode ikke stort andet, end at Vestjylland vandt, hvad Lolland-Falster tabte.

Den store vækst i århundredets anden halvdel betød altså kun i mindre grad en ændring i balancen mellem de enkelte landsdele. Ganske vist tegnede det sjællandske område sig tidvis for en relativt stor tilbagegang - 1770'erne - som det også afspejler sig i nedenstående gennemsnitlige procentandele. Midlertidigt kom de andre landsdele til at stå stærkere. Men på langt sigt var forholdet mellem de tre mest tungtvejende områder konstant. Endelig kan det af tallene og Fig. 5 fastslås, at den afgørende fremgang

for Vestjylland absolut såvel som relativt lå i årene omkring 1780.

Gennemsnitlig procentandel af læstallet for årene:

	1750-57	1775-82	1800-07
Sjælland m.v.	29,0	26,8	28,9
Lolland-Falster	9,9	6,0	5,9
Fyn	20,1	21,7	20,9
Østjylland	31,5	33,8	31,9
Vestjylland	9,5	11,6	12,4
	100,0	100,0	100,0

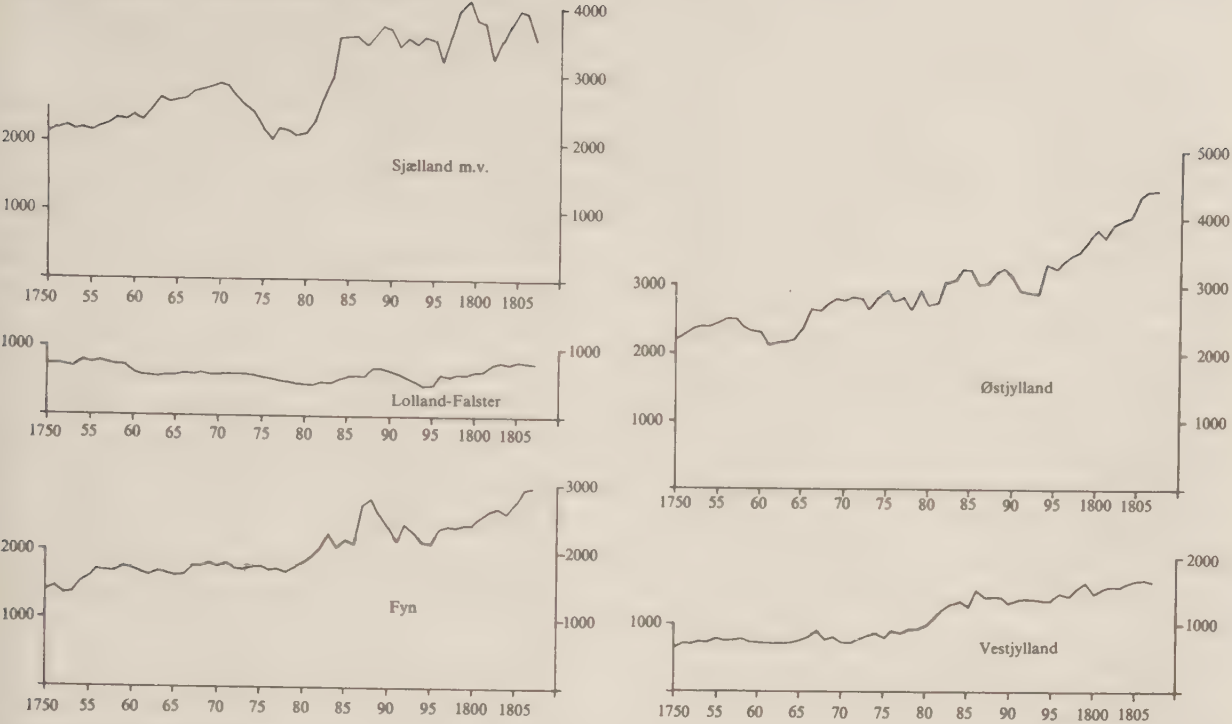
Væsentlig større udsving mellem kongerigets provinser finder man i de følgende tal for århundredets første halvdel, som sammenlignes med årene 1750 og 1757. Desværre kan man til denne sammenligning kun anvende årene 1707, 1731 og 1733, men disse angivelser skulle til gengæld være ret sikre.

	1707	1731	1733	1750	1757
Sjælland m.v.	18,1	19,7	19,5	29,9	28,4
Lolland-Falster	11,9	13,1	13,8	10,4	9,5
Fyn	16,3	16,5	15,4	19,7	21,3
Østjylland	48,7	43,3	42,8	30,8	31,4
Vestjylland	5,0	7,4	8,5	9,1	9,4
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Total i kmcl	6130	6075½	5905½	7142½	7943½

Mens den totale handelsflåde stort set var uændret 1707, 1731 og 1733, ændredes de enkelte landsdeles andele noget. Østjylland tabte lidt terræn, mens Vestjylland gik frem og de øvrige lå nogenlunde på samme niveau. Herefter var det mellem 1733 og 1750, at århundredets mest markante omsving i fordelingen mellem landsdelene fandt sted. Østjylland og Lolland-Falster gik tilbage til fordel for Sjælland og Fyn. Takket være de to sæt tal fra 30'erne og den fortløbende statistik for 1750 og frem, kan det fastslås, at det er til årene *før* århundredets midte, at denne væsentlige ændring i den geografiske fordeling skal dateres. Tidsmæssigt er der tilsyneladende et delvist sammenfald mellem ændringen i lokaliseringen og den begyndende stigning i tonnage målt i absolutte tal.

For det 18 årh. som helhed kan resultatet opsummeres som følger: Østjylland tegnede sig ved periodens begyndelse for henved halvdelen af handelsflåden, fra århundredets midte og perioden ud kun for en trediedel. Lolland-Falsters andel målt i procent halveredes, hvorimod Vestjyllands mere end fordobledes. Sjælland og Fyn tilsammen vejede i århundredets anden halvdel noget nær halvanden gang så meget som tidligere.

Fig. 5. Handelsflåden i enkelte landsdele 1750-1807



De enkelte tolddistrikter.

En nøjere fastlæggelse af, hvor i landet udviklingen artede sig så forskelligt, ses på Fig. 6, hvor de enkelte tolddistrikters andele af den samlede flåde er opgjort for udvalgte år. Det må nok understreges, at her kan et enkelt skib mere eller mindre betyde indtil

flere promillers forskel, men det rækker ikke ved det klare billede af store forskelle mellem »store« og »små«. Blot ved at udtage de 8 distrikter med størst læstetal fås væsentlige træk frem. Rangfølgen ser således ud:

	1707	1733	1757	1783	1807
1	Århus	Århus	Dragør	Dragør	Dragør
2	Ålborg	Ålborg	Ålborg	Ålborg	Ålborg
3	Ebeltoft	Nakskov	Århus	Ribe-Fanø	Ribe-Fanø
4	Grenå	Dragør	Odense	Århus	Svendborg
5	Nakskov	Grenå	Fåborg	Fåborg	Randers
6	Hadsund	Horsens	Nakskov	Randers	Århus
7	Rudkøbing	Ebeltoft	Varde	Svendborg	Bornholm
8	Horsens	Hadsund	Nyborg	Odense	Horsens

Efter 100 år var der kun 3 gengangere blandt disse »top 8«. Den relative tilbagegang ramte østjyske byer som Grenå, Ebeltoft og lokaliteterne ved Mariager Fjord, som fortoldede ved Hadsund. Alle disse udgik efterhånden af denne opstilling. Århus blev rangeret lavere, mens Horsens kun lige kom med igen til sidst. Også et gammelt søfartscenter som Nakskov gled ud.

Til gengæld blev det først og fremmest Dragør

fulgt af de fynske byer, der ved århundredets midte optog pladserne. Herefter viser det sig at være Fanø, Randers og Bornholm, der kom til at placere sig stærkt. Ene af de fynske kom Svendborg med på en fjerdeplads ved periodens slutning. Ålborg var århundredet igennem fast etableret på en andenplads, Dragør lige så sikkert på førstepladsen i anden halvdel af det 18 årh.

	1707	1733	1757	1783	1807
1-8	48,2	47,1	54,6	59,8	66,3
9-16	20,0	21,1	18,1	19,6	17,0
17-24	13,0	14,9	12,8	8,9	8,3
25-48	18,8	16,9	14,4	11,8	8,4
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

De enkelte tolldistrikters procentvise andele, udvalgte år.

Fig. 6

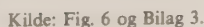
	1707	1733	1757	1783	1807
1 Dragør	1,6	5,1	16,2	16,6	15,2
2 Helsingør	0,3	-	0,4	4,1	1,3
3 Rørvig	1,3	0,7	0,4	0,6	1,6
4 Kalundborg	0,9	1,3	1,0	0,7	0,1
5 Samsø	2,5	2,2	1,7	1,0	0,9
6 Korsør	1,9	2,3	2,5	0,9	0,9
7 Skelskør	0,8	1,5	0,7	0,6	0,4
8 Næstved	1,8	0,2	0,3	-	0,0
9 Vordingborg	1,0	0,2	0,1	0,4	0,5
10 Præstø	0,3	0,8	0,8	0,5	0,2
11 Køge	1,5	0,4	0,1	0,4	0,0
12 Stege	1,6	1,5	1,4	0,4	0,9
13 Bornholm	2,6	3,2	2,5	2,9	4,6
14 Stubbekøbing	1,2	0,9	0,6	0,6	0,3
15 Nykøbing F.	2,5	1,9	1,8	1,5	1,0
16 Nysted	1,1	1,2	1,0	0,6	0,4
17 Bandholm	1,2	2,6	2,0	1,2	1,2
18 Nakskov	4,7	6,6	3,7	0,9	3,0
19 Rødby	1,3	0,7	0,6	0,2	0,1
21 Rudkøbing	3,1	2,0	1,8	2,1	3,5
22 Svendborg	2,8	3,2	3,0	4,7	8,3
23 Nyborg	1,3	2,3	3,1	2,1	1,9
24 Kerteminde	2,2	1,3	1,6	0,6	1,1
25 Odense	2,0	2,4	5,2	4,2	2,7
26 Bogense	0,5	0,2	0,2	1,1	1,3
27 Middelfart	0,9	1,0	0,8	1,3	0,4
28 Assens	0,9	0,6	0,4	0,8	1,5
29 Fåborg	2,6	2,4	5,2	5,5	1,4
30 Kolding	1,0	1,0	1,0	1,1	1,0
31 Fredericia	0,7	0,6	0,3	0,3	0,7
32 Vejle	0,1	-	0,7	0,1	0,1
33 Horsens	3,0	4,1	2,2	2,5	3,7
34 Århus	13,5	10,2	5,8	6,4	6,2
35 Ebeltoft	6,6	3,6	1,8	0,7	0,4
36 Grenå	4,8	4,9	1,4	0,8	0,3
37 Randers	2,5	2,7	2,3	5,5	6,6
38 Hadsund-Mariager	3,4	3,4	1,8	1,3	0,3
39 Ålborg	9,2	9,3	12,4	10,4	12,6
40 Læsø	2,2	1,2	0,1	0,2	0,2
41 Fladstrand	1,2	1,1	1,0	0,9	0,4
42 Skagen	0,6	0,8	0,6	0,7	0,9
43 Hjørring	0,1	0,4	0,9	1,0	0,5
44 Thisted	1,1	1,8	1,6	1,4	0,8
45 Ringkøbing	0,7	1,3	1,1	0,2	0,6
46 Varde	1,3	2,3	3,1	0,8	0,4
47 Ribe - Fanø	1,3	1,0	1,2	6,6	9,2
48 List	0,5	1,7	1,6	3,0	1,0
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Kmcl total	6130	5906½	7943½	10147½	13334

Sakskøbing - nr. 20 - er lagt under Bandholm perioden ud. Hele Fanø - Nordby og Sønderho - er perioden igennem lagt sammen med Ribe.

Kombinationen af absolutte læstetal og procent-andele siger noget væsentligt, som ikke uden videre er fremkommet i det foregående. Gruppe IV med den faldende tendens, rummer flere af de østjyske: Grenå, Mariager, Ebeltoft samt ø-distrikter som Samsø og Læsø, der stod væsentligt stærkere i århundredets begyndelse. Også Århus er med her

Endelig fandt den største stigning sted i Gruppe I, hvor Ålborg er medtaget. De øvrige i denne gruppe havde med et langt lavere udgangspunkt en langt større forøgelse både relativt og absolut. Fraregnes Ålborg bliver procenterne her knap 11 i 1707, men hele små 44 i 1807. En firdobling. Samtlige 6 toldsteder indgik blandt de 8 største i 1807. Her finder man de søfartsmæssigt mest spændende vækstområder i det 18 årh.'s kongerigske provinser.

Det er således konstateret, at provinstolddistrikternes handelsflåde i det 18 årh. fordobledes i tonna-



ge, idet både antal og gennemsnitsstørrelse steg. Før århundredets midte ændredes lokaliseringen regionalt, hvorved især Østjylland tabte terræn. Samtidig begyndte en stigning, som på langt sigt bevirkede den omtalte fordobling af det samlede læstetal. Herefter blev resultatet for de enkelte landsdele relativt næsten uændret - Sjælland, Fyn og Østjylland fik en lige stor andel af stigningen, mens Lolland-Falster stod svagere, Vestjylland stærkere. Mere broget er billedet, når man analyserer de enkelte tolddistrikters andele. To fænomener gør sig gældende. Det ene, at hovedvægten kom til at ligge på andre distrikter indenfor samme region - nogle gik tilbage, andre frem. Det andet, at der var relativt stigende tendens for de største i al almindelighed. Mens man i 1707 skulle medregne de 8-9 største distrikter for at komme over de 50% af den samlede tonnage, kunne man i 1807 nøjes med at opregne de 4-5 største.

Senere kapitler vil behandle årsager til vækst, »omfordeling« og »koncentration«, her vil det være naturligt at sammenligne dels med forholdene i anden halvdel af det 17 årh., dels med første halvdel af det 19 årh.

Perioden fra 1650 til 1700 er behandlet af Jørgen H. Barfod. Udviklingen i læstetal i dette tidsrum kan beskrives som et fald afløst af en stigning i 1680'erne, markant i 1690'erne. Talangivelser fra tiden indtil 1670'erne angives som værende ret hypotetiske. Hvor stor handelsflåden egentlig var helt tilbage på Chr. IV's tid ligger hen i det uvisse. Man kan ikke afvise, at mytedannelser om en gylden fortid før svenskekrigene kan have spillet en vis rolle for ældre tiders måske lidt vel optimistiske skøn over antallet af skibe.⁸¹⁾ Det er vanskeligt på det foreliggende grundlag at skille København ud fra resten af kongeriget, men med nogenlunde sikkerhed kan følgende tal fra det 17 årh.'s anden halvdel anføres:⁸²⁾

	København	Øvrige Danmark
1677	godt 3000	knap 5000
1698-99	ca. 10300	ca. 6700

Om hovedstadens stærke stilling ved slutningen af det 17 årh. hersker der ingen tvivl. Ej heller om, at provinsbyerne kun til en vis grad fulgte med i opsvinget i 1690'erne. Herefter var de stærkest placerede udenfor København: Ålborg, Århus, Grenå, Ebeltoft, Læsø og Nakskov. Dragør besad en ud-

præget fiskerflåde og hverken områderne omkring Ribe, Svendborg eller Bornholm gjorde sig bemærket ved et større antal skibe.⁸³⁾ Alt i alt svarer billedet ved det 17 årh.'s slutning ganske godt til tilstandene, som de her er skildret ved det 18 årh.'s begyndelse. Beregningen for år 1701 gav et læstetal på knap 5600 læster, der kan sammenlignes med det af Barfod anførte for 1698-99 på ca 6700. Med den usikkerhed, der må være ved begge opgørelser, forekommer forskellen ikke katastrofal. Endvidere var de distrikter, der i 1707 lå i spidsen på »top 8«-listen, også tidligere stærkt placeret.

Det ville være af overordentlig stor interesse at kunne sammenligne provinstolddistrikterne med hovedstaden det 18 årh. igennem, men de kildemæssige vanskeligheder er her ret store. Fra begyndelsen af det 18 årh. findes en angivelse på godt 6000 læster for København, men dette er utvivlsomt for lavt.⁸⁴⁾ Fra midten af århundredet foreligger tal helt nede omkring 5000 læster, men også her føler man sig umiddelbart usikker. 1760'erne er repræsenteret ved angivelser på omkring 10.000 læster, mens man i 70'erne finder oplysninger, der tyder på en hastig fordobling; i 80'erne var man nået op på en tonnage næsten tre gange så stor. Sikkert er det i hvert fald, at der før Napoleonskrigene var mellem 20.000 og 30.000 læster hjemmehørende i København.⁸⁵⁾

Mens der i slutningen af det 17 årh. kan antages at have været omkring 10.000 læster i København imod 5-7000 i provinsdistrikterne, var forholdet efter hundrede års forløb, at omkring 13.000 læster i provinsen kan sættes overfor maksimalt 30.000 i hovedstaden. På sin vis er en sammenligning ikke helt rimelig, eftersom fartøjerne efter alt at dømme blev benyttet så forskelligt. På den ene side den københavnske storhandels skibe i 2. halvdel af det 18 årh. travlt beskæftiget oversøisk og i intereuropæisk fart, på den anden side provinsfartøjer, som på forhånd må antages at have været mere lokalt anvendt. Men provinsdistrikterne fulgte altså tonnagemæssigt med i ikke ringe udstrækning

Forholdene i de kongerigske provinser og hovedstaden i tiden efter Napoleonskrigene skal herefter kort skitseres. Sammenligninger i tid vanskeliggøres af, at man i 1825 ophævede den indtil da officielt hemmeligholdte sjattedelsmoderation, hvorefter skibene ikke længere fik fratrullet $\frac{1}{6}$ ved udfærdigelsen af målebrevet. Mens alle hidtil nævnte tal af nærliggende bekvemmelighedsgrunde er anført som

angivet i kilderne, er gennemsnitstallet for 1806-07 nedenfor forhøjet med 20%. Den ændrede målemetode, som indførtes i 1830 betyder endnu en usikkerhed, hvorfor det er valgt blot at gengive stærkt afrundede tal.⁸⁶⁾

	København	Øvrige Danmark
1806-07	28 500	16 000
1828-29	16 000	15 500
1836-37	13 500	16 500
1846-47	14 500	25 500
1856-57	21 000	47 000

Af dette skulle fremgå, at provinsdistrikterne ikke alene klarede sig bedre end København efter Napoleonskrigene - man undgik det store dyk i tiden fra 1820'erne til 1840'erne - men også, at udgangspunktet for den eksplosive stigning, som satte ind i årtierne omkring århundredets midte, faktisk var et niveau på ca. 16.000 ureducerede kommercelæster, som var nået allerede før krigen.

De 8 største provinsdistrikter i 1807 - Dragør, Ålborg, Fanøområdet, Svendborg, Randers, Århus, Bornholm og Horsens havde i det følgende halve århundrede de nedenfor opgjorte procentandele af den samlede provinsflåde:

1806-07	65,0
1828-29	56,3
1836-37	60,6
1846-47	55,8
1856-57	49,1

Som det ses, var disse 8 distrikter stadig af overordentlig stor betydning. Hertil kommer at toldsteder som Randers, Horsens, Århus og Dragør helt eller tidvis tabte noget terræn, visse andre tolddistrikter gik noget frem. Men de 4 største i 1856-57 var Svendborg, Ålborgområdet, Fanø og Bornholm i nævnte rækkefølge. Disse var også blandt de største før Napoleonskrigene - de udgjorde i 1806-07 36,4%, i 1856-57 37,4% af den samlede provinsflåde!

Denne afsluttende sammenligning over et længere spænd af tid skulle for det første have godtgjort, at de kongerigske provinsers handelsflåde allerede i slutningen af 1600-tallet sakkede agterud i forhold til monarkiets hovedstad. Men kun i relativ forstand. I absolutte tal voksede flåden også lidt henimod år 1700. Selvom svingninger under og efter Store Nordiske Krig er svære at få hold på, synes alt dog at tyde på, at det herefter først var fra 1740'erne, man kan datere begyndelsen af den langsigtede tendens

til stigning, som med afbrydelser fortsatte århundredet ud. Relativt stod provinsen stadig svagere end København, men i absolut forstand skete en fordobling af læstetallet. Det niveau, som blev nået inden Napoleonskrigene, genvandt ret hurtigt efter og dannede senere udgangspunkt for provinsdistrikternes meget stærke placering i den sidste »store« sejl-skibstid i det 19 årh. Allerede i 1830'erne var København distanceret.

Lokaliseringen i begyndelsen af det 18 årh. svarede til, hvad man ved om slutningen af det 17 årh. Først og fremmest de østjyske byer dominerede, fulgt af områder som Nakskov, Rudkøbing og Læsø, men alt i alt var flåden spredt over væsentlig flere betydende distrikter end det senere blev tilfældet. Før århundredets midte skiftede billedet. Kun Ålborg var til stadighed i første række - i lidt mindre grad fulgt af Århus. Dragør synes at have haft sin søfartsmæssige storhedstid - relativt set - i det 18 årh. Blandt de mest fremtrædende søfartsdistrikter ved periodens slutning finder man Fanø, Svendborg og Bornholm, som under tonnageforøgelsen i en senere periode i det 19 årh. befæstede deres stilling. Disse sidstnævnte områder er da også den dag i dag kendt som de »klassiske« søfartsdistrikter indenfor det gamle kongeriges grænser. Denne stærke stilling grundlagdes i det 18 årh.

IV. Hjemsted og kommercelæst.

Det foregående kapitels handelsflådestatistik er udarbejdet under den forudsætning, at kildernes oplysninger om hjemhørsforholdet er uproblematisk og at måleenheden for skibenes størrelse - kommercelæsten - var en klart defineret og iøvrigt pålidelig størrelse. Begge disse forudsætninger vil i det følgende blive taget op til nøjere undersøgelse, hvorunder der også vil blive lejlighed til at komme ind på en del andre ting omkring »skibspapirer« og øvrige formaliteter.

Hjemstedsbetegnelsen i skibslisters og regnskaber.

I 1745 anførtes ikke noget fartøj hjemmehørende i Næstved, skønt der de foregående år såvel som de følgende optrådte et på 9 1/2 læst. Forklaringen fremgår af acciseregnskaberne. Der var skiftet skipper i 1745; den nye hed Anders Bryde og var af Stege - Anders Bryde af Stege sejlede dette år hyppigt med

en jagt på 9 1/2 læst på Næstved. Året efter står der Anders Bryde af Næstved og fartøjet blev igen talt med i statistikken. På den ene side skipperens hjemsted anvendt som kriterium for tilhørsforholdet, på den anden side en forestilling om at hjemstedet bestemtes af, hvem der ejede fartøjet - i dette tilfælde en købmand i Næstved.⁸⁷⁾ Hvis man generelt var tilbøjelig til i løbet af kort tid at lade skipperen »skifte« hjemsted, var ulykken ikke så stor endda, men endnu et eksempel viser, at det gjorde man ikke altid.

Forholdene i Ringkøbing er de mest udviklede, der er påtruffet. Magistraten indberettede her almindeligvis, at byen ejede væsentlig flere fartøjer end de samtidige told- og acciseregnskaber ville vide af. Det var overvejende skippere fra Amrum og Fanø, der var i fart på Ringkøbing. Nogle af disse skippere kan endda konstateres at have taget borgerskab i byen, men fortsatte sejladsen under bostedsbetegnelsen. Intet ville iøvrigt have forhindret dem i at have taget borgerskab et helt tredje sted.⁸⁸⁾ Tilsvarende vanskeligt gennemskuelige forhold ses i Ålborg tolddistrikt, hvor den samme skipper i eet og samme acciseregnskab kan ses anført med hjemsted f.eks. snart i Skive og snart i selve Ålborg.

En stikprøve omfattende skippere fra et enkelt toldsted - Stege - gav også lidt forbløffende resultater. Bestanden fra 1798 søgtes opsporet i *andre* told-distrikters regnskaber fra samme år. Dette resulterede ikke alene i den ventede bekræftelse af skibslstens fartøjer, der med de rette skippere forefandt i aktiv sejlads, men yderligere dukkede to skibe op, som dels ikke på noget tidspunkt anløb hjemhavnen Stege, dels ikke stod på skibslisten og endelig var disse to skippere ikke i nogensomhelst anden sammenhæng til at finde i tilknytning til det angivne hjemsted. En art »flyvende hollændere« i indre danske farvande!

I virkeligheden står man med mange muligheder for, hvad der kan have været bestemmende for hjemstedsbetegnelsen. Det kan være, hvor skibets ejere boede. Det kan være skipperens bopæl. Det kan være det sted, hvor skipperen havde taget borgerskab. Og endelig kunne man forestille sig, at det var, hvor fartøjet overvintrede. Det fremgår nemlig af en række skibslistes fra 1700-tallets begyndelse, at disse *også* var en opgørelse over »hvis skiberomme her udi tolderiet er overvintret«. Herefter tilføjedes til alt held en nøjere oplysning om hjemstedet - men hvad med eventuelle fartøjer, der overvintrede ude? Man

kan ikke se bort fra muligheden af, at det sted, et fartøj normalt udsejlede fra om foråret og vendte hjem til om efteråret, meget nærliggende kunne glide over til at blive regnet for hjemstedet. En mindre gruppe skibe bemandet med Læsø-skipperne opregnedes i 1729 på skibslisten fra Ålborg. På den ene side anførte tolderen dem omhyggeligt som hjemmehørende på Læsø, hvortil skipperne om vinteren var rejst hjem. Men på den anden side lå fartøjerne i Ålborg, og tolderen fandt det åbenbart naturligt at medtage dem på listen!⁸⁹⁾

Således bliver der ialt 4 mulige kriterier for hjemstedet, som må tages i betragtning: ejers bopæl, skippers bopæl, skippers borgerskab og det rent funktionelle: hjemhavnen forstået som overvintringshavnen. Spørgsmålet er da, hvordan det var på papiret. Et nogenlunde klart formuleret »ejendoms-kriterium« er først fundet ved det 18 årh.'s slutning. Teoretisk skulle et skib da være hjemmehørende, hvor dets hovedreder boede.⁹⁰⁾ I praksis må det have været lidt svært at afgøre hjemhørsforholdet, hvis et fartøj ejedes ligeligt af to, der boede i hver sin købstad eller i hvert af kongerigerne Danmark og Norge! Og tilbage står problemet, hvad der var gældende opfattelse tidligere i århundredet?

I kapitel VI skildres en bearbejdelse af toldregnskaberne for 1733, 1769 og 1798, som først og fremmest er foretaget for at kunne belyse besejlingens størrelse, retning m.v. Som et biprodukt af denne undersøgelse foreligger fortegnelser over samtlige skippere og skibe truffet i de tre sæt toldregnskaber, maskinelt ordnede efter henholdsvis hjemstedsbetegnelsen og skipperens navn. Disse »registre«, som rummer samtlige de skibsanløb - daterede - som det har været muligt at registrere, kan herefter stilles overfor bevarede skibslistes. Dels kan man da sammenligne pågældende tolddistrikts anløb af egne skibe med de lister, tolderen udarbejdede, dels kan man konstatere, om hjemstedsbetegnelsen for det pågældende distrikt blev anvendt for andre skibe, herunder skibe, som *ikke* anløb den angivne hjemhavn i årets løb. Herved må man også kunne indfange f.eks. så speciel en gruppe som Læsø-skuderne. Skal man nemlig tro toldregnskabet fra Læsø for 1731, havde øen kun besøg af een enkelt af sine egne skuder det år. I 1733 kom der slet ingen. Men kun to år tidligere noterede tolderen i Ålborg ikke mindre end 7 Læsøskuder på tilsammen 102 1/2 læst, som da overvintrede i Limfjorden.

Sammenligninger mellem skibslistes og registreret besejling rummer visse problemer med hensyn til identifikation, skipperskift og lignende, som vil fremgå af det følgende. Det er valgt at udtage et par af de »største« provinsflåder i 1733 og 1769 til helt detaljeret undersøgelse - grundlaget er listerne fra Århus 1733 og Dragør 1769 - mens senere afsnit vil blive lagt mere systematisk an.

Århus 1733 og Dragør 1769.

Toldlisten fra Århus oplyser desværre ikke skippernes navne, men kun type og læstetal: 4 skibe, 1 bysse, 15 krejter, 3 skuder, 15 galeother, 9 jagter og 1 båd. De tre færgesmakker er opført særskilt, er let identificerbare og har derfor kunnet holdes udenfor i det følgende.

De 48 kombinationer af læstetal og type kan med en enkelt undtagelse uden besvær genfindes blandt de 298 registrerede anløb af fartøjer, hvor hjemstedet angives som Århus, hvad enten disse anløb skete i hjemhavnen, i København eller i andre provinsdistrikter. Undtagelsen er en krejter på 16 læster. Selvom den ikke er listens ældste fartøj - alderen er angivet i år for hver eneste - så kunne det ærværdige åremål, 54 år, indicere en oplæggelse. En anden mulighed kunne være en fremmed skipper. I så fald er eneste kandidat Mikkel Colding af Ebeltoft, som imidlertid ikke alene sejlede på Århus med sin 16 læster store krejter, men også på hjembyen, hvor han ligeledes figurerer på skibslisten. I så fald er der tale om »dobbelttælling«.

Listens indhold kan således verificeres næsten fuldstændigt, men går man den anden vej, viser den omkringsejlende flåde med Århus som angivet hjemsted sig at bestå af ialt 62 forskellige kombinationer af skipper, type og læstetal.⁹¹⁾ Det synes at være 14 for mange. Helt så galt er det dog ikke. En flåde som den århusianske må have undergået ændringer i årets løb, hvilket kan påvises.

Skipper Anders Andersen sejlede i begyndelsen af året med en jagt på 6 læster. Den 23. februar kom han med denne til Århus fra Helsingør. Næste gang man træffer en Anders Andersen er i København, hvortil han ankom den 11. maj, nu med en jagt på 5 læster. Resten af året sejlede han regelmæssigt med denne jagt, sidste gang da han den 28. november sluttede af med en tur Kalundborg-Århus. Det vil nok være overflødigt at operere med to skippere med samme navn i et tilfælde som dette. Den rimeligste

forklaring vil være en ommåling eller en udskiftning af fartøjet. Endnu et par eksempler af lignende art kunne anføres.

Lidt mere kompliceret forholdt det sig med Christen Stær, som begyndte året med en samsøtur og derefter en til Frederiksstad, begge gange med en galeoth på 15 læster. Vel hjemkommen fra Norge overtog han sikkert en jagt på 9 læster fra Hans Jensen Gylling, der med et fartøj af denne type og størrelse havde tilbragt april og maj med henholdsvis en rejse på Kalundborg og en på Frederikshald. Christen Stær nåede endnu to norgesture på denne jagt. - Hans Jensen Gylling træffes ikke mere, men man kan spekulere på, hvad der blev af galeothen på de 15 læster. Den kan være blevet liggende stille resten af året, den kan være blevet solgt eller ophugget, eller den kan være identisk med det fartøj af samme størrelse og type, som Jens Madsen i månederne september og oktober sejlede farvandet mellem Kalundborg og Århus tyndt med. Sidstnævnte galeoth kan dog også være overtaget efter Lauritz Pedersen, der i årets første halvdel med en lignende nåede to ture henholdsvis til Langesund og Frederikshald. Iøvrigt må førnævnte Jens Madsen naturligvis ikke forveksles med den anden Jens Madsen, som støt og roligt fordelte sine tre rejser med den 16 læster store krejter over hele sæsonen. Her er vel at mærke tale om listens ene krejter af denne størrelse; den anden var den, der ikke kunne findes i fart - - -.

En detailargumentation af denne type vil kunne føres side op og side ned helt ud i det absurde, uden at man dog vil kunne komme til vejs ende. I en række tilfælde vil man imidlertid med større eller mindre sandsynlighed kunne godtgøre at to eller flere af de 62 kombinationer af type og læstetal var identiske, at der således var tale om skipperskift, og at der derfor mangler færre end 14 fartøjer på listen. Skibslisten fra Århus var givetvis udarbejdet med ikke ringe omhu og ført a jour ved årets slutning. Dette sidste godtgøres af den laveste af aldersangivelserne: en krejter på 18 læster, som anførtes af være $\frac{3}{4}$ år. Skipper Peder Sørensen af Århus træffes i 1733 førte gang, da han i juni afsejlede fra Svendborg med en krejter på 15 læster. Turen gik til København. Anden gang var, da Peder Sørensen derefter ankom til Århus fra København 14 dage senere; da var fartøjet opført for 18 læster. Den sydfynske måling af det nybyggede skib har givetvis været lidt vel optimistisk og skibsmåleren i hovedstaden er kommet til et stør-

re og »dyrere« læstetal. Listens eneste gennemskuelige nyanskaffelse afspejles ved denne københavner-tur.

Der mangler således færre end 14 skibe på listen. Helt nøjagtigt, hvor mange, kan ikke afgøres, det ville være at presse kilderne for meget. Et par skibe, man virkelig ville have ventet medtaget var en krejert på 24½ læst og en skude på 8 læster. Begge i regelmæssig fart på Århus, begge med sikkerhed *ikke* identiske med listens fartøjer og begge ført af århusskipperne. Men om de *burde* have været anført af tolderen er endda ikke givet. Overfor en sikker konstatering af en nyanskaffelse må en hypotese om et par salg eller ophug sidst på året forekomme ganske plausibel.

Konklusionen må derfor være, at uoverensstemmelserne mellem liste og skibe i sejlads her ligger indenfor, hvad man kunne forvente, når man tager i betragtning, at den ene i princippet er en opgørelse ved årsskiftet, det andet en registrering af samtlige bevægelser i årets løb. Hvis forholdet mellem kilderne overalt var som i tilfældet Århus, ville der ikke være grund til skepsis med hensyn til konsekvensen i hjemstedsbetegnelsen. Men dette er ikke altid tilfældet, som det vil ses af det næste eksempel.

Den fire sider store liste fra Dragør angiver både skippersnavn, type og læstetal, hvad der letter identifikationen meget. Listen opregner 20 galeaser, 1 galeoth og 6 med den uigennemskuelige forkortelse: »Gall«. Hertil 64 jagter og 1 båd. Skipperne nævnt i forbindelse med 87 af listens ialt 92 fartøjer genfindes uden besvær i fart med samme i 1769. De øvrige fem kan ikke umiddelbart findes. Pågældende skipper har ikke kunnet spores i indenrigs sejlads trods nogle af navnenes uomtvistelige særpræg: Christian Præst, Peter Nielsen Wochmann, Peter Larsen, Dirch Ingemandsen og Sibrant Corneliussen.

For de to førstes vedkommende er netop navnet dog nøglen til en løsning. I den københavnske toldbog over indkomne skibe fra »fremmede steder« for 1769 ses under nr. 2334: »Peter Nielsen Wockmann

af København« med en galease på 45 læster; han indkom med stykgods fra Amsterdam. Ligeledes under 3902: »Christian Præst af København«, han med et »skib« på 47 læster og med samme ærinde. I dragørlisten er disse to skipperne begge opført med galeaser på 40 læster - det var stedets to største fartøjer, men selv angav de sig altså entydigt af København og fartøjerne kom ikke til Dragør i 1769. Ejendomsforholdet til disse skibe kan ikke afklares, men en sandsynlig løsning ville være: dragørskibe med dragørskipperne, som blot havde fået borgerskab i Hovedstaden og/eller var blevet medlemmer af Københavns Skipperlaug.⁹²⁾

De tre øvrige manglende står ikke blot på listen fra 1769, men også på en tilsvarende fra 1767. Hertil kommer, at de ad anden vej kan dokumenteres at have eksisteret. Fartøjerne er således ikke frit opfundne, men kan have ligget stille eller listen er ikke ført tilstrækkeligt a jour.⁹³⁾

Går man den anden vej, finder man til gengæld i aktiv sejlads hele 23 dragørskipperne, som ikke var med på årets liste. 16 af disse tegner sig dog kun for en enkelt af dragørskippernes ialt 1073 registrerede klareringer. Der er således ikke engang tale om både hen- og tilbagerejser. Jan Adriansen var i funktion fra Nysted til Nykøbing Falster med en jagt på 19 1/2 læst og Sibrant Tønnesen sejlede en båd på 1 læst fra Helsingør til Nysted. Disse enkeltture har udpræget karakter af det lejlighedsvis: en tjans med at flytte et fartøj, et vikariat eller lignende. Det samme gælder nok også Jørgen Nielsen Jyde af Dragør, som sejlede en båd på 2 læster fra Landskrona over Stubbekøbing hjem til Dragør.

Fraregnes enkeltturene bliver tilbage seks skipper med fartøjer i mere omfattende og regelmæssig sejlads. Men karakteristisk er det, at ikke et eneste af disse seks fartøjer i 1769 anløb Dragør, skønt de alle regelmæssigt var i København. Ni af ti af de andre dragørskipperne var dog ellers hjemme mindst een gang det år. Nedenstående lille flåde bliver da til overs:

Peter Sørensen Schumager,	galease	28 læster,	anløb:	København	Bogense	Vejle	
Peder Olsen	jagt	19 læster,	anløb:	København	Flensborg	Vejle	Kolding
Claus Tønnesen	jagt	12 læster,	anløb:	København	Rørvig	Præstø	Skelskør
Jan Madsen Werth	galease	13½ læst,	anløb:	København	Rørvig	Stubbekøbing	
Jan Jansen Tønnes	jagt	12½ læst,	anløb:	København	Vejle	Rørvig	Flensborg
Peder Hansen Strømberg	jagt	12 læster,	anløb:	København	Helsingør	Stege	

Navnene har absolut præg af Dragør, og Peter Sørensen Schumager kom da faktisk også til byen, men det var i en umålt jolle fra København. Ellers sejlede han regelmæssigt med galeasen på Vejle, hvor fartøjet utvivlsomt hørte hjemme. Der var ingen skipper fra den by i funktion i danske farvande med en galease af den størrelse i året 1769. Men i indberetningerne fra Vejle anførtes samstemmende for årene 1765-73 et fartøj på netop 28 læster. Det må derfor have været bemanded med Peder Sørensen Schumager fra Dragør. Det andet lidt større fartøj, som man i Vejle hævdede at råde over, ankom til København med vejleskipperen Thomas Hansen. Han kan meget vel have afløst ovennævnte Peder Olsen, som da allerede havde foretaget tre ture mellem Vejle og Hovedstaden med et fartøj af præcis samme størrelse og type.

Fristende ville det være at henregne tre af de øvrige til Rørvig, hvorfra de hyppigst ankom til København. Desværre findes kun indberetninger fra købstæderne og ikke fra selve toldstedet ved Issefjordens munding og toldregnskabet er ikke bevaret. Skippernes navne og angivne hjemsted peger mod Dragør, mens de øvrige omstændigheder tyder på en tilknytning til Rørvig tolddistrikt. Længere kan man ikke komme.

Konklusionen for dragørlistens vedkommende må derfor blive, at denne heller ikke falder igennem ved nærmere analyse. Nok fandtes listens to største fartøjer i udenrigsfart og deres skippere angav sig af København, men hvordan det end måtte hænge sammen, så var kun yderligere 3 af listens fartøjer ikke umiddelbart verificerbare. Til gengæld har eet af de fartøjer, som *ikke* var på listen, med sikkerhed kunnet henføres til Vejle og der er stærke indicier for, at de øvrige »fritsejlende« skibe ligeledes havde deres egentlige hjemsted andetsteds. Endelig må det slås fast, at den længe nærede mistanke er blevet bekræftet: Det hjemsted, skipperen angav ved anløb, var ikke nødvendigvis skibets egentlige hjemsted.

20 tolddistrikter 1733 og 1769.

De to pilotundersøgelser af skibslisterne fra Århus og Dragør har da givet anledning til en systematisk undersøgelse af hjemstedsbetegnelserne for de 20 tolddistrikter, hvorfra der foreligger egentlige skibslister i selve toldregnskaberne for både 1733 og 1769. Begge år udgjorde skibene fra disse 20 distrik-

ter omkring 35% af det samlede antal provinsskibe, som opgjort i kapitel III. Derimod var andelen tonagemæssigt faldende fra små 40% i 1733 til knap 30% i 1769. Det er især den svage repræsentation af de sjællandske distrikter - Dragør - som gør udslaget. Den i toldlisterne angivne flåde så således ud:

	1733		1769	
Skelskør	13	86,5	11	95,5
Næstved	2	9,0	-	-
Køge	1	25,0	4	26,0
Stubbekøbing	7	55,5	7	58,0
Nakskov	44	388,0	22	188,5
Rødby	7	40,0	6	43,5
Rudkøbing	14	120,0	14	189,5
Svendborg	23	180,0	49	304,5
Nyborg	15	136,5	17	277,5
Kerteminde	8	79,0	14	87,5
Odense	15	140,0	30	520,0
Bogense	3	12,5	4	47,0
Middelfart	4	56,0	5	64,0
Fredericia	5	36,0	1	4,0
Ebeltoft	13	211,0	8	104,0
Grenå	16	290,5	8	88,5
Randers	19	159,5	17	201,0
Fladstrand	12	62,5	11	66,5
Skagen	16	48,5	25	85,5
Varde	17	136,5	9	112,5
	254	2272,5	262	2563,5

Fælles for de to årgange var den vekslende praksis ved de enkelte toldsteder med hensyn til medtagelse af både på een læst og derunder. Et typisk eksempel er Køge-listen fra 1733, som efter behag kan suppleres med såvel en båd på een som en på en halv læst - selvom disse meget vel kan være fiskerbåde i lejlighedsvis koffardifart.⁹⁴) Men ellers er hovedindtrykket som for århuslisten fra 1733: Der er mange vidnesbyrd om a jour-føring af listerne og for de to største - i antal - Svendborg og Nakskov gælder, at samtlige på listerne anførte fartøjer med samt deres skippere med een eneste undtagelse genfindes i fart. Undtagelsen var en nakskovbåd på 2 læster. Af de sammenlagt 254 skibe fra 1733 er fundet 241 i sejlads med skipper fra samme hjemsted. For 1769 er de tilsvarende tal 248 af 262. Hvad der var normen, er således klart nok, hvad man bør holde in mente, når særtilfældene i det følgende gennemgås.

Listerne giver selv yderligere oplysninger om 3 fartøjer mere såvel i 1733 som i 1769. Det anførtes direkte, at de sejlede med skippere fra andre distrikter. En galeoth på odenselisten sejlede i 1733 angiveligt med en skipper fra Kerteminde i lighed med to fartøjer fra Middelfart, der samme år var bemanded med skippere fra Haderslev. I 1769 drejede det sig

om tre på stubbekøbinglisten, hvis skippere var fra Ærøskøbing. Her skelnes der altså klart i selve skibslisten mellem skibets og skipperens hjemsted.

Den samme hjælp får man ikke i Rudkøbings tilfælde i 1769, da to skippernavne sættes på listen uden særlig kommentar, hvorimod de i aktiv sejlads angav henholdsvis Ærøskøbing og Svendborg som hjemsted. Endelig kan en sønderborgskipper i 1733 med sikkerhed påvises at være føreren af Skelskørs eneste fartøj.

En krydskontrol med lister fra skipperens angivne hjemsted har kun kunnet foretages for Svendborgs og Kertemindes vedkommende, men viser, at hverken *skipper* eller *skib* var nævnt her. Der er således ikke for disse skibes vedkommende tale om at samme person eller fartøj optræder på mere end een liste.

De ialt 26 manglende fra skibslisterne 1733 og 1769 kan således reduceres med 9, hvis skipper havde andet hjemsted end fartøjet. Af de øvrige 18 var de syv små både på $\frac{1}{2}$ og 1 læst. Selvom disse småfartøjer altså var optaget på toldlisten, behøver skipperne eller bådførerne ikke pågældende år have foretaget sig andet end fiskeri eller lignende indenfor tolddistriktets grænser og har derfor ikke klareret. Endvidere fylder denne gruppe meget lidt i den samlede bestand, hvorfor interessen samler sig om de sidste ti.

Tre af disse var flagskibene på grenålisten fra 1733, listens største på henholdsvis 55, 37 og 34 læster. Ingen af dem sejlede med grenåskipper, hverken på hjemstedet eller på noget andet provinsdistrikt. Alle tre var ifølge listen bygget ved Rygårdsstrand, et ladested i Nørager sogn på nordkysten af Djursland. Byggestedet skal muligvis ses i forbindelse med godset Løvenholm, hvorunder Rygårdsstrand hørte, og med de store skovarealer sydpå, inde i landet. Grenå-listen oplyser:

1733	skib 55 læster	4 år gammelt, bygget Rygårdsstrand
	skib 36 læster	3 år gammelt, bygget Rygårdsstrand
	skib 34 læster	13 år gammelt, bygget Rygårdsstrand

I mangel af skippernavn må det usædvanlige byggested danne udgangspunkt for en eftersporing, som giver et overraskende godt resultat. Følgende kan hentes fra en skibsliste fra København, indeholdende fartøjer, som gik i udenrigsfart fra Hovedstaden år 1749.⁹⁵⁾

1749	Skipper Christian Nielsen, skib »Ste Jørgen«, 34 læster, bygget Rygårdsstrand 1721.
	Skipper Rasmus Petersen Brand, skib »Ste Peter«, 36 læster, bygget Rygårdsstrand 1730.

Overensstemmelsen er ganske god med hensyn til både byggeår, type og læstetal og en stadig tilknytning til Grenå-egnen for fartøjer bygget ved Rygårdsstrand synes at fremgå af skipperens navn på et tredje skib med samme byggested og byggeåret 1747. Det blev ført af Jacob Larsen *Nordager*. Uanset ejendomsforholdet til skibene, som ikke har kunnet verificeres, så har skipperne sikkert betegnet sig »af København« på baggrund af et borgerskab eller et medlemskab af Københavns skipperlaug og dannede i så henseende en parallel til de tidligere nævnte dragørskippere i 1769.

Vender man tilbage til Grenå og til toldregnskab fra 1733, viser det sig, at byen faktisk blev anløbet af fartøjer med københavnerskipper, som bl.a. hed:

1733	Christian Nielsen med Skibet St. Jørgen, målt 4/4 1722, 34 læster.
	Rasmus Pedersen Branner, Skibet St. Peter, 36 læster.
	Niels Madsen, Skib, 55 læster.

At det sidste fartøj ikke kunne genfindes i København 16 år efter kan have mange og gode grunde, men det var det eneste af sin størrelse, som i 1733 klarerede ved Grenå.

Tilbage bliver da 7 skibe fra listerne, der ikke har kunnet verificeres. Fra 1769 var det galeothen »Johannes« af Odense på 32 læster, en galease på $21\frac{1}{2}$ læst fra Hjerting under Varde tolddistrikt, samt tre mindre fartøjer fra Fladstrand, Skagen og Nakskov. Af 1733-bestanden i de 20 distrikter var kun tilbage to jagter fra Randers, begge på 5 læster. Det er ikke mange, når godt 500 fartøjer har skullet efterspores. På den led må de 2×20 skibslister siges at være sluppet godt fra denne analyse.

Herefter står tilbage at undersøge, hvad listerne *ikke* havde med. Og der findes da ganske rigtigt for disse 20 distrikters vedkommende en del fartøjer i sejlads med korresponderende hjemstedsbetegnelse, fartøjer, som ikke var optaget på den pågældende skibsliste. Der er for disse tre mulige forklaringer. Enten forliste fartøjet, det blev solgt, ophugget eller udgik på anden måde og kom derfor ikke med ved årsopgørelsen. Eller der var mangler i listerne, som

ikke blev ordentligt a jour-førte. Eller - eftersom skibets og skipperens hjemsted ikke behøvede være sammenfaldende - skibene hørte i virkeligheden til et andet sted.

For begge årganges vedkommende kan en halv snes småbåde i regelmæssig fart lægges til side. De burde have været optaget på listen, men den ambivalente holdning overfor flådens mindste fartøjer er velkendt. Når en lille båd i flittig fart mellem to nabodistrikter ikke blev talt med noget af stederne, kan det skyldes sjusk, men det kan også være gjort med overlæg. - Hertil kommer så et dusin fartøjer, der træffes så hyppigt med samme kombination af hjemsted, skipper, type og læstetal året igennem, at der må søges en forklaring.

Et virkeligt håndgribeligt vidnesbyrd om mangler i en skibsliste finder man for Svendborgs vedkommende i 1733. Tolderen udelod alle fra Tåsinge. Disse sejlede med denne hjemstedsbetegnelse, men Tåsinge - i.e. Troense og Vindeby - var under Svendborg tolddistrikt og de var faktisk med på det foregående års liste. Det drejede sig om fem fartøjer på ialt 49½ læst. Som ejer blev i 1732 bl.a. angivet »N. Juell«. Baronon på Valdemarslot var også skibsreder.

Dette er til gengæld det eneste tilfælde, hvor tilhørsforholdet er helt klart. De øvrige »løse« fartøjer var karakteriseret ved at de - i lighed med de 6 dragørskippere fra 1769 - ikke anløb det tolddistrikt, man ifølge skipperens hjemstedsangivelse skulle have forventet. For eksempel foretog Hans Sørensen Dyrhauge af Nyborg i 1769 tre rejser mellem Nykøbing Falster og København. Det er sandsynligt, at der var tale om et nykøbingskib, selvom beviset mangler, da der ikke er bevaret nogen liste herfra. Tilsvarende sejlede Lars Nielsen af Stubbekøbing i 1733 udelukkende mellem Bandholm og henholdsvis København og Lübeck uden nogensinde at anløbe Stubbekøbing. Listen fra Maribo-Bandholm har ikke navne, men fartøjet kan meget vel være overtaget efter Niels Jensen af Fejå. Tidspunkter, type og læstetal passer og der kan efter navnene at dømme meget vel være tale om far og søn, vel at mærke en søn, der havde fået sig et borgerskab i en nærliggende købstad. - Flere eksempler af lignende art kunne nævnes og i langt de fleste tilfælde peger de registrerede anløb entydigt i retning af et bestemt toldsted, hvor fartøjet kan have været hjemmehørende uden at det kan bevises.

En anden forklaring er mere nærliggende i tilfældet Peder Nielsen Roland af Nyborg. Han sejlede i 1733 kun på Næstved; galeothen på 15 læster anløb udelukkende Nyborg, når der skulle betales strømtold på vej til og fra Norge. Hvad mere er, han træffes også i Næstved både de foregående og de efterfølgende år. Nyborglisten har ham ikke med og heller ikke de mange indberetninger fra Næstved fra disse år vil vedkende sig Peder Roland. Den enkleste forklaring er, at skipperen var selvejer og havde borgerskab i Nyborg. Men da han aldrig sejlede direkte fra denne by, han man ikke ment, skibet skulle tælles med. Om skipper Rolands bopæl vides intet, men i handelsflådestatistisk henseende var han en rigtig »flyvende hollænder«.

Erfaringerne fra Stubbekøbing og Middelfart, hvor der konstateredes skippere fra Hertugdømmerne i tjeneste på kongerigske skibe, har gjort det naturligt at undersøge, hvor mange skippere fra Sønderborg, Åbenrå, Haderslev, Flensborg, Jørgensby, Ærøskøbing og Marstal, der var i regelmæssig sejlads på de danske provinsdistrikter. Fraregnet de tidligere nævnte - sønderborgskipperen på skelskørfartøjet i 1733 og de fire fra Ærøskøbing i 1769 - drejede det sig i 1733 om godt 30 og i 1769 om henved et halvt hundrede stykker. Men i langt de fleste tilfælde ankom disse skippere tidligt på året fra det angivne hjemsted og fortsatte enten i pendulfart mellem dette og det danske toldsted eller de gik herfra til Norge. Især kan denne procedure ses ved en række toldsteder ved Lillebælt, hvorfra der iøvrigt foreligger gode oplysninger om stedernes egne skibe. Derfor vil en eventuel gruppe hertugdømmeskipperne på danske skibe næppe komme over det første dusin, heri indregnet de allerede nævnte.⁹⁶⁾

Resultatet af denne analyse af skibslisterne fra 20 tolddistrikter stillet overfor den registrerede besejling i årene 1733 og 1769 bliver da følgende: I langt de fleste tilfælde er der overensstemmelse mellem listens bestand af skibe og den hjemstedsangivelse, som skipperen afgav, når han klarerede. Dette var langt det almindeligste. Men *når* der var forskelle, gik tendensen i listerne overvejende i retning af, at man opregnede fartøjer, der var ejet af personer ved pågældende hjemsted. Derimod angav skipperen oftest *sit* hjemsted, uanset ejendomsforholdet. Uden at det har kunnet findes formuleret noget steds, synes ejendomsforholdet som kriterium at have været det, der foresvævede tolderens, når årets skibsliste skulle

udarbejdes. Men tilsvarende var det, der blev spurgt om ved ankomst eller afsejling så helt åbenbart skipperens hjemsted.

Skibslisterne for 1798.

En tilsvarende sammenligning mellem skibslister og registreret besejling er foretaget for året 1798, her begunstiget af et næsten fuldstændigt sæt udførlige skibslister. Ikke alene indeholdt langt de fleste toldregnskaber fra dette år lister over toldstedets fartøjer, men de manglende har kunnet suppleres ind fra Admiralitetets arkiv, idet listerne her ikke alene foreligger komplet, men også er af fin kvalitet - umiddelbart efter en reprimande!⁹⁷⁾ Den eneste materiale-mæssige mangel gælder »Vestøerne«, Amrum og Vesterlands Føhr, som på grund af nedlæggelsen af toldstedet ved List faldt udenfor systemet.

Toldsted for toldsted kan påvises den nydeligste overensstemmelse mellem listens fartøjer og skibe i brug. Bemærkninger om køb, salg og forlis - mere hyppige end for tidligere årgange - har i en lang række tilfælde løst problemer af samme art som de, der er gennemgået i det foregående afsnit. I 1798 betød nogle større provinsskibe i udenrigsfart fra specielt distrikter som Ålborg, Randers og Helsingør, at listernes oplysninger ikke umiddelbart kunne verificeres. De var typisk i fragtfart på Middelhavet og kom ikke hjem. Toldlisterne har imidlertid hyppigt supplerende bemærkninger om disse og et opslag i de algierske søpasprotokoller - pas var obligatorisk - bekræfter fartøjets eksistens i det mindste på datoen for passets udstedelse.⁹⁸⁾ Mest problematisk er oplysningerne fra Helsingør, hvor tolderen ærligt bekendte, at han aldrig havde set disse store skibe i fart fra toldstedet. Alt tyder da også på, at han meget let kom bagud med sine andenhåndsuplysninger, hvorimod tolderen i Randers angav nøje besked om hver enkelt langfarer, hvis forhold til hjembyen her turde have været mere intimt.

Ialt 47 lister rummende små 900 skibe er søgt verificeret med et overraskende godt resultat. Toldregnskaberne har ofte en tilføjelse om både målebrevsdato og oplysning om sætteskipper i sejlads »på anden skippers navn« og generelt kan konkluderes, at hvad der var registreret, var også i fart.⁹⁹⁾

Derimod viser der sig uomtvistelige mangler, når man, som tidligere går den anden vej og søger at genfinde alle fartøjer i sejlads på listerne. Ikke alle blev heller i 1798 registreret. Atter finder man en

synder i svendborgtolderen, som udelod en hel gruppe fartøjer. Dennegang var det jagter og både fra Skårupøre, ialt 7 stk. i størrelse mellem 1 og 6 læster. Generelt spores også i 1798 tendensen til at udelade de mindste, selvom de var i regelmæssig fart mellem forskellige tolddistrikter. Et groft skøn giver en størrelsesorden på mindst 50 både på fra 1/2 til 2 1/2 læster for samtlige provinsdistrikter. Ialt en manko på henvend et halvt hundrede kommercelæster, hvoraf utvivlsomt en del må være fægebåde og fiskerjoller.

Større uregistrerede fartøjer har naturligvis i vid udstrækning kunnet identificeres som købt og solgt indenfor kalenderåret 1798, men tre fartøjer fra Kastrup og to fra Stege er det komplet umuligt på nogen måde at få »afsat«. En gruppe på 5 fiskekvaser fra Bornholm og Christiansø er heller ikke fundet i listerne, men her er der en forklaring. Levende torsk i kvase til Hovedstaden var så let fordærlig, at kvaseskipperne undtagelsesvist tildeltes det privilegium kun at skulle tage toldseddel ved *ankomsten* og undgik derved den tidsrøvende sejlads om ad hjemøen for at erhverve det ellers så nødvendige stykke papir, hvad torskene aldrig ville have overlevet. En del kvaser så toldbetjentene på Bornholm derfor aldrig, men de indklarede lovformeligt i København.¹⁰⁰⁾

Atter er der foretaget et samlet skøn for hele denne årgang skibslister, som resulterer i, at der på listerne må antages at mangle henvend en snes fartøjer på godt og vel 150 læster tilsammen. Det skal understreges, at dette nok er maksimumtal, idet muligheden for »vikariater« eller lignende ikke kan udelukkes, selvom der i alle denne snes tilfælde er tale om sejlads hele året igennem. En del fartøjer har en målebrevsdato fra 1798, men kom ikke til det angivne hjemsted indenfor dette år, så tolderen kan sådan set være lovligt undskyldt.

Det må understreges, at de mange lister og regnskaber fra 1798 har givet uhyre gunstige muligheder for at krydskontrollere med hensyn til skipperens og skibets hjemsted. Det fremgår klart, at man i 1798 havde et rent ejendoms-kriterium for skibenes tilhørsforhold, mens skipperen i listerne anførtes sammen med fartøjet uden nærmere angivelse af *sit* hjemsted. Normen var i selve toldregnskabet, dvs. i afdelingerne over ind- og udklarerede, at *skipperens* hjemsted var gældende. Dette får f.eks. for Næstveds vedkommende det besynderlige resultat, at byens

fartøjer så at sige ikke kan ses i fart, fordi de var bemanded med henholdsvis en skelskørskipper og to fra Korsør. Man kunne forvente en nærliggende fare for dobbelttælling, men netop toderen i Korsør var fuldstændig klar over sammenhængen, og selvom han anførte de to næstvedfartøjer på listen - de overvintrede åbenbart fast der ved byen - så var det med en udtrykkelig bemærkning om det rette tilhørsforhold. Faktisk er kun fundet eet eneste tilfælde af dobbelttælling, et fartøj ejet af personer såvel under Varde som Ribe tolddistrikt og følgelig medtaget begge steder.

Hyppigheden af fremmed skipper på stedets fartøjer var som konstateret for de tidligere år 1733 og 1769. Dog var færre hertugdømmesskipper involveret, oftest var der tale om folk hentet fra nabodistriktet: en kertemindeskipper på et nyborgskib eller en koldingskipper i Fredericia.

Man finder her i indenrigske danske farvande noget af en parallel til det berømte problem om hjemstedsbetegnelserne for de skibe, som passerede i Øresund. På den ene side angav mange hollandske skipper som hjemsted en række ubetydelige flækker ved Zuiderzøen, angivelser som troligt er gengivet i Tabelværket. På den anden side er det påvist, at disse skibe dels næppe ville kunne anløbe de angivne hjemsteder, dels i virkeligheden måtte anses for at høre hjemme i Amsterdam, hvortil de sejlede, og hvor ejerne boede.¹⁰¹⁾

I det 18. årh.'s danske provinsdistrikter er konstateret fænomener af lignende art. I det ene tilfælde - eksemplerne Dragør og Grenå - indgik skibe og skipper med provinstilknytning i den københavnske handelsflåde. Hovedstaden og dens skipperlaug trak. I det andet tilfælde - skipperne fra Sønderborg, Ærøskøbing og Dragør - er der tale om skipper fra distrikter med en stor handelsflåde og en veludviklet maritim tradition, der gik i tjeneste i andre distrikter, hvor udbudet af kyndige og erfarne søfolk kan tænkes at have været mindre. Endelig var det for det tredje ikke ualmindeligt, at skipper fra et nabodistrikt trådte til. Forskellen mellem skippers og skibslisternes hjemstedsangivelser antog ikke hollandske dimensioner, men er interessant og har iøvrigt en oplagt forklaring, som vil fremgå af det følgende.

Bilbrev, skøde og målebrev.

Et ejendomsforhold til et skib kunne man først og

fremmest godtgøre ved at være i besiddelse af et bilbrev. Dette udstedtes af skibsbyggeren ved fartøjets aflevering og indeholdt foruden tekniske specifikationer - længde, bredde, dybde, byggemateriale m.v. - også navnet på fartøjets kommende ejer(e). Ved en senere hovedreparation eller større ombygning kunne skibet udstyres med et nyt dokument af denne art, et rekonstruktionsbrev.

Ved ejerskifte kunne der udformes et skøde, hvilket vel ofte er gjort, eller man kunne nøjes med en påtegning på bilbrevet. Når man ikke ved ret meget om dette, skyldes det, at man i det 18. årh. ikke havde for sædvane at tinglyse disse dokumenter. Tinglysning kendes, men blev først almindelig omkring år 1800.¹⁰²⁾ Endvidere er det for de tinglyste skøders vedkommende karakteristisk, at de først og fremmest fandtes nødvendige, når det drejede sig om udenbys salg, eller når andre særlige omstændigheder gjorde sig gældende. Mellem slægt, venner og naboer kunne overdragelsen ske uden en bekostning som denne.

For den daglige sejlads indenfor monarkiets grænser havde disse dokumenter imidlertid ingen særlig interesse.¹⁰³⁾ Ved klarering spurgtes kun efter målebrevet, når det gjaldt oplysninger om selve skibet. Dette er da også det eneste skibsdokument, som toldforordningerne nævner. Målebrevet angav »hvad fartøjet var målt og brændt« til - størrelsen var angivet i kommercelæster og skipperens navn og hjemsted var angivet. Ville man kontrollere læstetallet, kunne man se det indbrændte tal på dæksbjælken ved storlugen. Ifølge toldforordningerne skulle ethvert skipperskift medføre udstedelse af nyt målebrev, en bestemmelse, der næppe er blevet overholdt i praksis. I 1785 ændredes det til, at man herefter kunne nøjes med en påtegning indtil skipperen næste gang kom til København.¹⁰⁴⁾ Dette ligner en legalisering af en fremgangsmåde, som også anes i de følgende eksempler.

En ganske besynderlig historie fra århundredets begyndelse viser, hvad man kunne komme afsted med, når det gjaldt målebrev. Toldlisten fra Stege 1711 angav Ole Andersen som ejer af en galeoth på 5½ læst og i de bevarede antegnelser til toldregnskaberne findes Ole Andersen nævnt som skipper gentagne gange - både i 1706, 1709 og 1712. De to første gange er galeothen på 5½ læst ligeledes anført. Forvirrende nok døde skipper og handelsmand Oluf Andersen allerede i 1708 og efterlod ifølge skiftet

galeothen til sin enke Gertrud Christensdatter.¹⁰⁵⁾ Forklaringen på den gentagne genopstandelse - nogen anden Ole Andersen har det nemlig været umuligt at finde, og Stege var ikke nogen stor by - finder man i et skattemandtal for 1713.¹⁰⁶⁾ Heraf fremgår, at Gertrud var parthaver i en lille galeoth, som hun havde sammen med sønnen Christen Olufsen. Denne var ungkarl, sejlede som matros, boede iøvrigt hos sin mor og hed det: »kan ikke tale sig et ord til gode, for tung mæle«. Han har i tavshed sejlet videre på faderens papirer; man har kendt ham og ikke grebet ind.

At man kunne sejle med andres målebrev fremgår også af en klarering i Odense i 1733. Peder Kornbech førte en galeoth på 9 læster på rejser til Kalundborg, København og Eckernförde. Da fartøjet kom hjem fra sin anden rejse til Hertugdømmerne, blev Peder Kornbechs navn angivet på sædvanlig vis, men derefter tilføjedes: »føres af Knud Nielsen«. Om der var sket en ulykke eller dette blot var et almindeligt skipperskift, kan ikke ses, men Knud Nielsen fortsatte i al fald med en galeoth af denne størrelse. Næste gang, man finder ham, er i København, hvor det nye målebrev må være blevet udstedt. Ved årets slutning havde skibslisten fra Odense da også Knud Nielsen og ikke Christen Kornbech som skipper.

En vis lemfældighed var nødvendig af praktiske grunde, men man var udmærket klar over mulighederne for misbrug af målebrev. Hvordan småsvindel kunne forekomme belyses af det københavnske toldregnskab fra 1769. I Rudkøbing var der to skipper, der begge hed Christen Pedersen - begge også med på skibslisten, hvor den ene dog praktisk nok var forsynet med tilnavnet Stige. Den 14. april ankom Christen Pedersen til København med sin jagt på 8 læster. Tre dage senere kom Christen Pedersen Stige med sin på 9 læster - således angivet i skibslisten og ved de øvrige anløb det år. Men i København den 17. april blev den kun anført til 8 læster. En elegant forklaring turde være, at han lånte navnefællens målebrev. Var den vagthavende toldbetjent en anden end tre dage forinden, har han kunnet spare et par skilling uden at blive opdaget før godt og vel et par hundrede år senere!

Dette og lignende ligger bag myndighedernes påpasselighed med målebrevene og med, at det var den rette, som stod nævnt i det. Resultatet var således, at dette dokument, som egentlig angik skibets størrelse, blev nært knyttet til skipperens navn og øvrige

data. Og her finder man forklaringen på, at galeothen »Immanuel«, som ifølge stubbekøbinglisten var ejet af byfogeden Jørgen Scheel og hans svoger Ditlev Staal, købmand ibidem, ikke desto mindre overalt på sin færd blev angivet ved skipperen Christen Schrøder af Ærøskøbing. Og når tolderne rundt omkring i kongeriget skulle angive, hvilke *fremmede* fartøjer, der dette år havde anløbet toldstedet, så fulgtes ligeledes skipperens hjemstedsangivelse, og »Immanuel« blev opregnet under hertugdømmerne. Det var kun, hvor ejerne boede, at toldbetjentene kunne følge det ejendoms-kriterium for hjemstedet, som har kunnet konstateres at være dominerende i skibslisterne.¹⁰⁷⁾

Kommercelæsten.

Enheden anført i målebrevet var kommercelæsten, i denne afhandling i flæng betegnet kmcl eller blot læst, og skønt der var tale om en veldefineret størrelse på 5200 hollandske pund, nåede man frem til denne »vægtangivelse« ved en art rumfangsberegning, hvilket har skabt megen forvirring for eftertiden. I realiteten må man betegne kommercelæsten som en art »hybrid«, et forsøg på med en og samme måleenhed at tage højde for både vægt og rumfang.

Historisk set opstod den som et resultat af forhandlinger med Nederlandene omkring trælasttolden i Norge i 1660'erne. Resultatet blev her en »trælastlæst« på 4000 pd for skibe, der hentede tømmer. Den tilgrundliggende formel gengives nedenfor i enklest mulige udgave, nemlig for et skib med eet dæk.¹⁰⁸⁾

$$\frac{L \times (B_1+B_2+B_3) \times (D_1+D_2+D_3)}{242\frac{1}{2} \times 3 \times 3}$$

En såre enkel formel, blot en multiplikation af længde, gennemsnitlig dybde og bredde - det hele divideret med 242 1/2. Sidstnævnte divisor var selvfølgelig altafgørende for resultatet. Målene for bredde og dybde blev taget på midten og yderligere halvvejs mod for- og agterstævn. Mere kompliceret bliver det, når man gør sig klart, at samtlige mål af traktatmæssige grunde skulle tages i Amsterdam fod og tommer, dvs. med 11 tommer pr. fod. I praksis vil det altid være nødvendigt at regne om i tommer, hvorfor divisoren også skal ændres til et tal ikke mindre end 322767. Samtidige regnecksempler bliver derfor ganske frygtindgydende indviklede.

Men ikke nok med det. Resultatet af beregningerne var en størrelse af enheden »trælastlæst«, men til brug i Danmark og til fødevarer fandtes denne ikke særlig egnet. Man regnede med, at der til en traditionel dansk ruglæst svarede 24 td og dermed en vægt på 5200 pd. Altså regnede man om til den velkendte danske læst ved at multiplicere med 4000 og dividere med 5200 og nåede derved frem til et mere tilvant mål for skibets størrelse.

Men hertil kom ved metodens indførelse i Danmark i 1672 et ønske om at favorisere den indenlandske skibsfart. Man lavede derfor en svært diskriminatorisk og yderst hemmelig regel om at trække en sjettedel af læstetallet fra og kun indføre $\frac{5}{6}$ af det reelt målte i fartøjets målebrev. Af diskretionsmæssige grunde blev denne regel kun meddelt skibsmåleren i København, som derfor var den eneste, der måtte kende og bruge den formel, som i virkeligheden blev anvendt:

$$\frac{L \times (B1+B2+B3) \times (D1+D2+D3) \times 4000 \times 5}{242\frac{1}{2} \times 3 \times 3 \times 5200 \times 6}$$

Når det var skibsmåleren i København, som indviedes i hemmeligheden, var det sikkert også udtryk for ønsket om en central kontrol med målebrevene. I resten af landet måtte toldere og andre taxere, som de bedst kunne, før eller siden, mente man, ville hvert eneste skib alligevel komme til Hovedstaden, hvor de var pligtige at lade sig eftermåle, hvorved de - uden nærmere oplysning herom, forstås - også ville komme til at nyde godt af den hemmelige regel, senere kendt som »sjettedelsmoderationen«.

Hvor godt den centrale kontrol i det lange løb virkede er et åbent spørgsmål, ligesom det også forekommer mindre sandsynligt, at man ikke på et eller andet tidspunkt rundt omkring gennemskuede den »geheime« praksis ved skibsmålingen i København. Hvorom alting er, så blev tilstandene hen i 1720'erne - sikkert bl.a. som følge af krig m.v. - sådan, at en reform var tiltrængt. Forudsætningen om, at alle fartøjer før eller siden kom til København har næppe heller holdt stik, slet ikke for skibe hjemmehørende ved vestkysten. Derfor satte man nu samtlige toldbetjente til at kontrollere målebrev og eftermåle, hvad der kom artige ting ud af.

For det første måtte dog hemmeligheden stadig bevares, så tolderne fik kun formlen for trælastlæsten suppleret med omregningen til kommercelæst.

Ikke et ord om sjettedelsmoderationen. Rent administrativt ordnedes det på den måde, at indkøb af målestokke og brændejern - herunder både tal og et kronet monogram F4 - skulle betales ved udlæg fra tolderen selv, som så efterhånden skulle have refusion af indtægterne ved skibsmålingen. Taksten for målingen havde hele tiden været fastsat til 6 sk pr. læst, så der skulle måles en 60-70 læster, for at tolderen kunne have de godt 4 rdl hjemme, som målestokke og brændejern typisk kostede.

Da reformen sattes i værk i 1726 - et følgefænomen til forordningen om de 4 species - var der derfor mange muligheder for problemer og misforståelser. Nogle toldere på steder med meget få skibe og ringe besejling betragtede disse udgifter som ganske uoverkommelige, sine steder hævdede man også, at det ville være umuligt at få lokale håndværkere til at forfærdige dette »instrumentarium«. Mest pikant måtte det naturligvis vise sig, når resultaterne uundgåeligt var forskellige i provinsen og i København. En dybt såret tolder i Ålborg spurgte forundret, hvad der dog var galt med hans sidste resultat - »en del af de som her fra er bleven ekspederet med slige passer har højfor nemme Ven forefundet der at være for højt sat«. Hvad den højfor nemme ven, skibsmåleren i København, Peder Nielsen svarede, vides ikke, men det har sikkert været beroligende, for endnu et brev kom fra Ålborg med tak for given efterretning, og hvad angik de begærede 2 td sild, så var de blevet udvalgt af de bedste, der var at bekomme det år og ville forhåbentlig være efter behag. En lille kommission sikkert til glæde for begge parter.

Det er heller ikke uden interesse at se de lister over kontrolmålte skibe, som i 1726 og følgende år sendtes til København. I Ålborg konstateredes, at af 30 fartøjer havde kun 11 et københavnsk målebrev, 7 et norsk, om 10 forklaredes udtrykkeligt, at de »intet brændebrev har«, mens to var på en længere færd til Østersøen og derfor uoplyst.¹⁰⁹⁾ Fra Middelfart indløb nedenstående ikke mindre opsigtsvækkende oplysninger:

En galiot forhen stået for	12½ læst,	nu 20 læster.
En galiot forhen stået for	10½ læst,	nu 16 læster.
En galiot forhen stået for	10 læst,	nu 15 læster.
En liden jagt forhen stået for	1½ læst,	nu 2½ læst.
En liden jagt forhen stået for	2 læster,	nu 4 læster.
En galiot, bygget, målt, brendt 1730,		nu 14 læster.

Alt tyder på, at man i Middelfart indtil da havde modereret med betydelig mere end en sjettedel. Eksemplet er det mest ekstreme, der er fundet øst for Grenen, men det skal erindres, at der fra slutresultatet skal fradrages netop denne sjettedel for at få, hvad skibsmåleren i København ville være fremkommet til. Kalkulerer man med dette, bliver resultatet for de 5 sammenlignelige skibe tilsammen 48 læster og ikke $57\frac{1}{2}$. Undervurderingen af skibene i Middelfart lå således på 31,5%. Når dette overhovedet kunne lade sig gøre, må det skyldes, at ikke så få skibe f.eks. i Norges-fart ikke på noget tidspunkt har været i København. Dette forklarer manglen på målebrev i Ålborg og andre steder med hyppig forbindelse nordpå.

Endnu mere nød man på Jyllands vestkyst godt af den lange afstand til København. I Ringkøbing nærmede fremgangsmåden sig det overordentlig frække. Først foretog man målinger - »de Freede« sattes til 15 læster og »Haabet« til 16, men så syntes man at kunne skønne, at de på grund af alder, slitage etc. alligevel kunne sættes noget lavere. Dette meddelte den samlede magistrat til skibsmåleren og man fandt det passende, at fartøjerne kunne være henholdsvis 10 og 13 læster. Der blev ikke opgivet aktuelle mål som begrundelse for denne procedure!

End værre i Hjørring tolddistrikt. I 1737 forklarede tolderen dér, at skibsmåling, det havde han aldrig før hørt om, hvorefter han måtte eftermåle et par fartøjer i Blokhuse. Myndighederne fik efterhånden et godt øje til det nordvestjyske og i nabodistriktet Thisted kom det senere i århundredet til en sag, som kun kan skyldes, at tolderen simpelthen i længere tid må have undladt enhver form for efterlevelse af påbudet om måling. En eftermåling af Laurs Sands skude på Thorup Strand gav mere end en fordobling - før sat til $4\frac{1}{2}$ læst, i 1751 forhøjet til $9\frac{3}{4}$. Herefter rullede sagen, kontrolmålinger iværksattes af samtlige distriktets fartøjer ved Thorup, Tranum og Klitmøller samt også i Hjørring tolddistrikt. Sjettedelsmoderationen forstyrrede imidlertid også her, for man kunne jo ikke lade kontrolmålingerne stå ved magt uden uretfærdige virkninger, så måleresultaterne indsendtes til København, hvor skibsmåleren så regulerede nedad. Sjettedelsmoderation pr. korrespondance. Nettoresultatet blev for 25 sammenlignelige fartøjer en stigning på knap 28%.¹¹⁰⁾ Konklusionen på alt dette må være, at jo længere væk fra hovedstaden, des mindre kan man fæste lid til måle-

enheden kommercelæst - i det mindste i tiden til over midten af århundredet. Kommercelæsten udmærkede sig ellers ved at være defineret ens perioden igen og blev målt på samme måde. Først i 1825 ophævedes sjettedelsmoderationen og 5 år efter kom en ny og forbedret målemetode. - Hvor længe reformen af 1726 havde gunstige virkninger, er svært at vurdere. Som så mange andre administrative tiltag - f.eks. indkaldelse af årlige skibslister - havde den sikkert kun virkning for en tid. Stadige indskærpelser af nødvendigheden af kontrol med målebrev fra den senere del af århundredet kan ikke tolkes som andet end en godtgørelse af, at der på dette felt til stadighed har været visse muligheder for initiativrige skippere, omend skibsmålerens kontrol med toldernes beregninger må have sat visse grænser for, hvad disse kunne komme afsted med uden at bringes i knibe, som toldbetjentene i Thisted kom i 1750'erne. At en del sportelindtægter fulgte læstetallene kunne pege henimod en økonomisk interesse for høje læstangivelser fra tolderens side, men mange andre forhold kan have trukket den anden vej.¹¹¹⁾

Endelig skal om kommercelæsten understreges, at den havde indbyggede svagheder. Når beregningen kun foretoges på grundlag af et længdemål, tre bredemål på dækket, hvortil tre dybdemål, havde følgende selve skrogets form kun ringe indvirken på resultatet. I samtiden forekom da også klager over, at meget fladbundede, fyldige fartøjer slap relativt langt billigere end de mere »skarpe«. Forholdet vil have betydning, hvis skibsbygningen og handelsflådens typesammensætning ændredes væsentligt det 18 årh. igennem.

Revaluering af handelsflådestatistikken?

Tilbage står at vurdere, hvilke konsekvenser dette kapitels gennemgang af hjemsted og kommercelæst får for den handelsflådestatistik, der blev præsenteret i det foregående.

Først kan det om kommercelæsten fastslås, at der ikke er nogen grund til at tage hensyn til sjettedelsmoderationen som sådan. Den var i kraft perioden igennem og betyder sådan set kun, at man ved sammenligning med tal fra før 1672 og tal efter 1825 skal holde sig for øje, at læstetal for de mellemliggende år generelt skal forhøjes med 20% - som gjort i slutningen af kapitel III. At omregne *indenfor* perioden ville være spild af tid.

De øvrige unøjagtigheder og uvederhæftigheder i

skipperes og tolderes omgang med målebreve kan derimod ikke frakendes betydning. Generelt må dette have bevirket en undervurdering af tonnagen, som det så klart blev demonstreret i forbindelse med den »lille ommåling« i årene efter 1726. Dog må det fremhæves, at der her er blevet trukket de mest opsigtsvækkende tal frem. Den rene svindel i Ringkøbing og den systematiske undervurdering i Middelfart, Thisted og Hjørring tolddistrikter lå i størrelsesordenen omkring de 30%. Gennemsnitligt må procenten have været mindre.

For handelsflådestatistikken må dette især have konsekvenser for fartøjerne på vestkysten, som lå længst fra Hovedstaden. Hvis der iøvrigt overvejen- de blev svindlet for norgesfareres vedkommende, vil dette især betyde en relativt lav ansættelse for en gruppe østjyske distrikter samt en del placeret ved Storebælt og Lillebælt. Tidligt i århundredet vil en undervurdering af netop østjyske distrikter så meget desto mere understrege ændringen i lokaliseringen af flåden indenfor Kongeriget, samtidig med at man må opvurdere skibene på Vestkysten. Efter 1726 må man nok antage, at i det mindste regionale skævheder med hensyn til kommercelæsten udjævnedes noget.

I kapitel III konkluderedes, at der i anden halvdel af det 18. årh. kom henvend halvanden gang så mange skibe, der efterhånden blev en trediedel større. Skibenes antal kan problemerne med kommercelæsten ikke rokke ved, mens den gennemsnitlige forøgelse størrelsesmæssigt måske ligger i overkanten, hvis man forudsætter, at pålideligheden i skibsmålingen var *noget* stigende århundredet igennem. Men at skibene faktisk blev større, kan der ikke være tvivl om.

Tilbage står at vurdere, hvilken betydning forskelle i hjemstedsangivelsen har for handelsflådestatistikken. Havde man udelukkende kunnet benytte fuldstændige sæt toldlister fra de enkelte toldsteder, kunne man have koncentreret sig om at vurdere fuldstændigheden. Havde man brugt regnskaber alene, kunne man have argumenteret for, at hvad der manglede det ene sted, ville blive talt med det andet, hvortil måtte komme en korrektion for hertugdømmeskipperne. Så gunstig har kildesituationen ikke været, og man har nødvendigvis måttet begå det metodisk uheldige, at der ved udarbejdelsen af den samlede opgørelse i vekslende omfang er benyttet oplysninger fra såvel skibslister som regnskaber. Det skal

dog understreges, at det på grundlag af Bilag 2 overalt er muligt at se, hvornår der er gjort hvad. Men en vis skævhed må der være fare for.

For de 20 tolddistrikter, der har kunnet gennemanalyseres for årene 1733 og 1769, ville en brug af toldregnskaber alene have betydet, at henholdsvis 13 og 15 af skibslisternes fartøjer ikke ville være kommet med - heri inkluderet skipperne fra hertugdømmerne, som sejlede med fartøjer fra de pågældende distrikter. I læstetal ialt 208 kmcl for 1733 og 150 for 1769 - under 10% og ikke af væsentlig forskellig størrelsesorden for de to årgange.

Havde skibslisterne været det eneste grundlag, ville en del småbåde være faldet ud, men de betyder procentvis meget lidt. De manglende fartøjer fra Tåsinge ville betyde en fejl på et halvt hundrede læster for Svendborg tolddistrikts vedkommende. Endnu nogle enkelttilfælde kunne anføres for både 1733 og 1769, men man ville ikke få en procentdel af »flyvende hollændere« på mere end en tre-fire af den samlede tonnage i de tyve distrikter.

For slutningen af århundredet er grundlaget for handelsflådestatistikken næsten udelukkende skibslister i original, i afskrift eller bearbejdet til tabeller i Kommercekollegiet. Overvægten for skibslister betyder, at interessen samler sig om fuldstændigheden. Efter alt at dømme betyder de manglende både og større fartøjer i 1798, at en forhøjelse af antallet med ca. 70 og et forøget læstetal på mellem 200 og 250 er realistisk. Målt i læster skal der lægges et par procent til. Disse fejlprocenter kan måske se skræmmende ud. Og hvis uheldet var ude, kunne man endda for de tidlige år af perioden forestille sig kombinationer af lister og regnskabsoplysninger, som tilsammen forstærkede denne fejlmargen. I praksis har det dog været muligt i vid udstrækning at korrigere. Der var mange skibslister og tabellariske oplysninger til rådighed før kompletteringen med egne bearbejdelser af regnskaber. Og ved selve opstillingen af statistikken er bevidst foretaget en række skøn og justeringer - Tåsinge-skibene *kom* faktisk med allerede ved den første bearbejdelse. Og det kan nævnes, at læseskuderne, som ved udarbejdelsen af handelsflådestatistikken var skønnet at være 5 på ialt 75 læster, senere på grundlag af oplysninger om den samlede sejlads har kunnet opgøres til netop 5 fartøjer - dog på 70 læster tilsammen.¹¹²⁾ Den endelige fejlmargen ligger derfor snarere i nærheden af de 3-4 end de 10%. Korttidssvingninger i handelsflåden skal derfor be-

tragtes med forbehold af denne størrelsesorden, hvorimod udviklingen på langt sigt, som beskrevet i det foregående kapitel, ikke berøres. Der blev ikke konstateret nogen markante forskelle med hensyn til

forholdet mellem »skipperhjemsted« og »fartøjs-hjemsted« fra 1733 til 1798 og sluttelig er der grund til at erindre om det typiske: at skipper og fartøj hørte hjemme samme sted.

V. Skibene.

Under 2. verdenskrig forliste jagten »Anna« i Lil-lebælt. Hermed forsvandt et af de allersidste af det 18 årh.'s småskibe fra danske farvande. Fartøjet var bygget i Marstal i 1794 og hed tidligere »De fire Brødre«. Det kan ikke med sikkerhed genfindes i de kongerigske toldregnskaber fra 1798, men skal nok alligevel have været der. Tankevækkende, at nærværende afhandlings forfatter teoretisk som spæd kan have set dette 1700-tals skib under sejl - nødvendigvis, eftersom motor aldrig blev installeret. Dette fartøjs forsvinden siger noget om et betydeligt efter-slæb, når det gælder bevaringen af flydende histo-riske mindesmærker.

Jagten »Anna« og et par stykker til nåede dog delvis at blive beskrevet, opmålt og fotograferet.¹¹³⁾ Desværre var de mest velbelyste af disse gamle små-skibe alle marstallere og de var mere eller mindre ombyggede. Man kan derfor ikke uden videre fra dem slutte sig til en viden om datidens kongerigske fartøjers bygning og udseende. Sat lidt på spidsen kan det derfor hævdes, at vi i kraft af omhyggeligt udgravede og bevarede skibe ved mere om Vikinge-tiden end om det 18 årh. Og specielt for første halv-del af 1700-tallet er det ikke let at nå frem til sikker viden om de forskellige fartøjstyper, deres udseende og byggemåde. Det følgende er et forsøg på ved hjælp af forskellige kilder at tilvejebringe en over-sigt, som imidlertid uundgåeligt må få et foreløbigt præg. Materialet vil utvivlsomt kunne suppleres, og man kan heller ikke se bort fra muligheden af, at et eller flere interessante vrage fra det 18 årh. ligger godt gemt i danske farvande, ventende på fremdragning, når tiden bliver moden og pengene måtte være til det.

Det selvfølgeligste udgangspunkt for denne under-søgelse må blive en analyse af typesammensætning-
gen for handelsflåden i årene 1733, 1769 og 1798, som vist på Fig. 9. Grundlaget er her skibsli-
ster og i mangel heraf, toldregnskaber og acciseregnskaber. Der er for hvert af disse tre år anvendt den samme

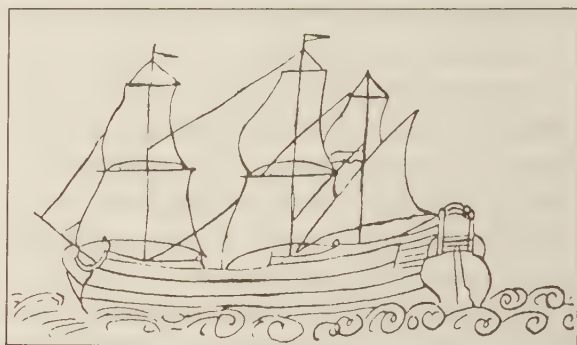


FIG. 8A. Tidlig afbildning af et fartøj, som i litteraturen er identificeret som »St. Maria« af Fredericia, en krejert bygget i Lübeck 1696. En 30 læster stor krejert eksisterede ganske rigtigt til og med 1703 ifølge de bevarede toldbøger fra Fredericia, men at den skulle være identisk med det afbildede fartøj, har ikke umiddelbart kunnet bekræftes. (Fra H. J. P. Barfod: *Danmark-Norges Handelsflåde 1650-1700*, H & S 1969, p. 111)

revision af materialet, som blev benyttet ved Fig. 4 svarende til de tal, der er meddelt på Bilag 3. Der er derfor tale om en bearbejdelse med visse skær af rekonstruktion. Som hovedregel er selve skibslisterne fulgt efter en verificering på grundlag af oplysninger om sejladsen - samme procedure, som beskrevet i det foregående kapitel - og hvor egentlige lister ikke foreligger, har der måttet tys til regnskabsbearbejdelse. I de ganske få tilfælde, hvor hverken liste eller regnskab har stået til rådighed - det mest besværlige tilfælde er Bornholm år 1733 - har pågældende told-distrikts skibe måttet opspores ved *andre* told-distrikter. Atter en anvendelse af det materiale, som først og fremmest blev indsamlet til brug for afhand-lingens 2. del om skibsfarten, nærmere beskrevet i det følgende kapitel. Det ovenfor antydede element af rekonstruktion skal ikke overdrives. Med een eneste undtagelse er de skibe, der indgår i de følgen-de oversigter skam reelle nok. Blot måtte der vælges lidt for at få de sidste tal til at passe. Med hensyn til typesammensætningen må disse unøjagtigheder »i kanten« siges at være ganske uden betydning.

Andre skriftlige kilder end toldvæsenets lister og

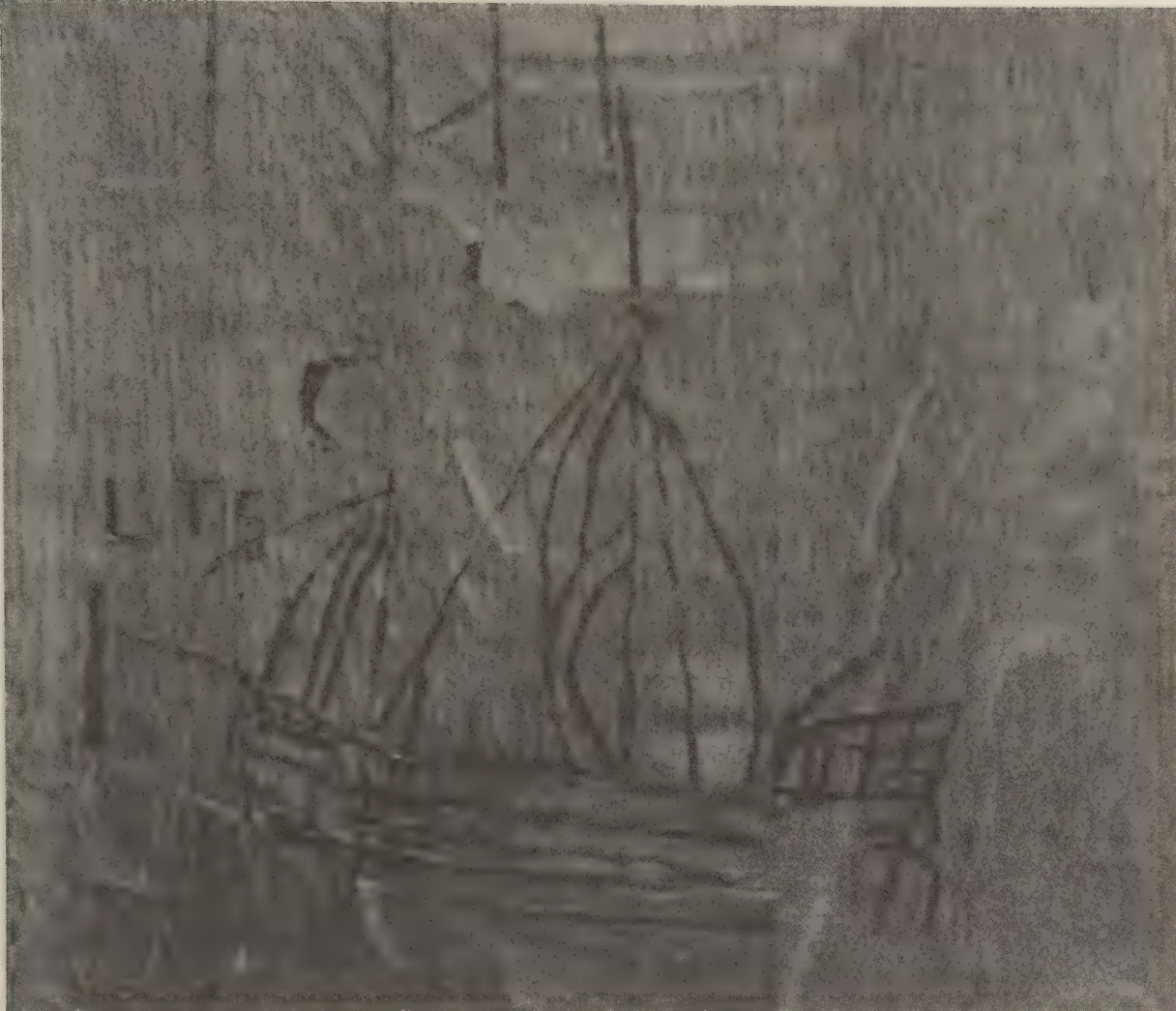


FIG 8B. Fartøj indridset på korstol i Sæby kirke, antagelig fra 1700-tallet. Billedet illustrerer vanskelighederne ved at drage slutninger på grundlag af et materiale af denne karakter. (Fot. forf.)

regnskaber kan naturligvis også bringes i marken. Dog skal man ikke vente sig så meget af samtiden med hensyn til småskibene. Kun ganske enkelte steder findes små notitser i den trykte litteratur, og når det gælder et emne som skibsbygning i skriftlige og administrative sammenhænge, var det i det 18. årh. i første række et spørgsmål om store koffardiskibe i udenrigssejlads. Også her var småskibe i hjemlige farvande betragtet som en selvfølge, ingen omtale værd. Derimod findes der i skifteprotokoller fra det 18. årh. af og til afskrifter af skibsinventarier, som kan give mere eller mindre fyldige oplysninger om rigning og udrustning også for de mindste fartøjer.

Større danske skibsbygningsteoretiske arbejder relevante for det 18. årh.'s handelsflåde foreligger ikke, men man kan pege på den uundgåelige svenske klassiker, Chapmans »Architectura Navalis Mercatoria«, som ganske vist på grund af det teoretiske

anlæg lige netop *ikke* kan bruges til at aflæse det sædvanlige, men snarere det ønskelige med hensyn til skibenes udseende. Dog indeholder en enkelt af plancherne gengivelser af forskellige skibstyper af interesse til sammenligning med andet materiale, jfr. Fig. 10.¹¹⁴⁾

Derimod findes en del nyttigt stof i datidens encyklopædi. »Forsög til en Dansk Söe Ord-Bog« er anonym, utrykt og kan skønmæssigt dateres til tiden omkring 1780. Der er egentlig tale om et leksikon, hvori dog ord og vendinger er oversat til fransk og engelsk - simpelthen det tidligst kendte danske værk i sin art.¹¹⁵⁾ Manuskriptet er tillige forsynet med en række pertentligt tegnede illustrationer, bl.a. af forskellige typer skibe. Et tilsvarende udenlandsk leksikon tillige indeholdende danske stikord er J. H. Röding: »Allgemeines Wörterbuch der Marine in allen europäischen Seegesprachen« fra 1793-96.

Med disse illustrationer og den nævnte planche hos Chapman er man ovre i de rene typeserier, det være sig i kobberstik eller tegnede. Mest kendt blandt de mangfoldiggjorte er hollænderen Groenewegens samling, som dermed har leveret illustrationsmateriale til utallige søfartshistoriske publikationer, hvad enten disse har handlet om Nederlandene eller ej.¹¹⁶⁾ Til alt held eksisterer en tegnet og upubliceret dansk serie, udarbejdet af brødrene A. H. og H. H. Stibolt.¹¹⁷⁾ Ganske uafhængige af forlæg var disse ikke. Når fartøjer fra den klassiske oldtid skulle gengives, greb de tilbage til en nederländer fra det 17 årh. uanset at dennes begreb om, hvordan en syracusisk galej så ud, næppe heller har været særlig autentisk. Dog må det understreges, at brødrene Stibolt var søofficerer og således fagmænd, så deres mange gengivelser af mindre danske fartøjstyper skulle ikke nødvendigvis være ligeså upålidelige. Deres tegninger kan dateres til 1760'erne.¹¹⁸⁾

En serie billeder lidt i slægt med disse er Niels Truslews »Skibe i søen 1805«, som med deres typeangivelser og temmelig detaljerede afbildninger af forskellige unavngivne danske fartøjer også må tillægges nogen værdi.¹¹⁹⁾

Ved siden af disse »typeserier« fra anden halvdel af det 18 og begyndelsen af det 19 årh. findes bevaret en række mere primitive fartøjsgengivelser, hvoraf et lille udvalg er bragt på Fig. 8. Disse graffitti og anonymt malede skibe kan kun undtagelsesvist identificeres og er derfor svært anvendelige uden i forbindelse med andet materiale.¹²⁰⁾

Principielt identificerbare er derimod skibsportrætterne, som begyndte at komme frem i slutningen af det 18 årh. Et navngivet skib - ofte vedføjet oplysninger om type, skipper og årstal - må siges at være et ganske udmærket kildemateriale i denne sammenhæng. Der må have været grænser for, hvor store afvigelser fra virkeligheden maleriet købere, skipper eller redere, har villet finde sig i - det skulle da være i retning af det lettere forskønnende og pyntelige.

Desværre var skibsportrættet typisk en foreteelse, som først dukkede op på højeste sociale niveau. De tidligst portrætterede danske skibe var ostindiefarene af en sådan størrelse, at læstetallet overgik den samlede tonnage i et par mindre provinsbyer. Først efterhånden kom mindre fartøjer med - mellemstore københavnerskibe og de største provinsfartøjer - jfr. Fig. 17. Sikkert daterbare billeder af småskibe har

ikke kunnet findes fra tiden før århundredskiftet, hvorimod en del blev malet senere. Skibsportrætter af jagter og andre småfartøjer fra tiden under og efter Napoleonskrigene må i et vist omfang kunne tilbagedateres. Skibe kunne, som det vil ses af det følgende, blive overordentlig gamle, men blev tit »fortømt«, ombygget og omrigget. Så tilbageslutning fra senere billeder fra det 19 årh. er fyldt med problemer og er her ganske udeladt.

For en ordens skyld skal bemærkes, at skibsbygning efter tegning - konstruktionstegning - i det 18 årh. kun var almindeligt for orlogsskibenes vedkommende. I få tilfælde stod fabrikmesteren på Holmen eller andre også for civil skibsbygning eller leverede tegninger hertil - se Fig. 15. Disse er dog netop derved så atypiske, at de intet reelt siger om, hvad der var fartøjernes almindelige og typiske udseende. Hertil kommer, at de tegninger, der blev udarbejdet, næsten udelukkende var til større skibe.¹²¹⁾ Bygning efter konstruktionstegning af mellemstore provins-skibe i størrelsen 20-30 læster og opefter synes først at være trængt igennem nogle årtier ind i det 19 årh. Man vil med rimelighed kunne argumentere for, at træk af ældre skibsbygningstraditioner går igen i disse skibsbygmestres tegninger, men også, at selve det, at fartøjerne først blev tegnet, kan have medført betydelige ændringer.¹²²⁾ Helt undtagelsesvist foreligger fra midten af det 18 årh. en opmåling af en jagt, som blev foretaget før fartøjet blev ombygget til brug for Søetaten, jfr. Fig. 12.¹²³⁾

Når alt dette er sagt, må det dog indrømmes, at mulighederne for at finde frem til yderligere stof turde være mange. En systematisk registrering af

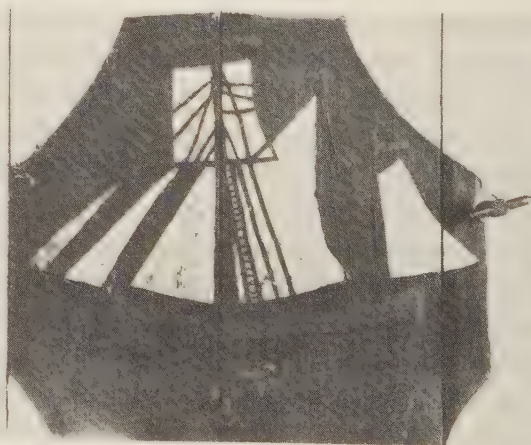


FIG. 8C. Fartøj malet på dør, Samsø, 1700-tallet. Med forbehold for overmaling og tilmaling synes man her at genfinde det tidlige 1700-tals almindeligste »halvandenmaster«, galeothen. (H & S, SR 309:69)

samtlig e ældre billedmæssige gengivelser ville være nyttig. En større gennemgang af topografika kan tænkes at ville afsløre mange fremstillinger af fartøjer sekundære for det pågældende motiv, men af primær søfartshistorisk interesse. Man kan således ikke se bort fra, at der stadig i offentlige såvel som private samlinger kan gemme sig hidtil oversete skatte.

Af praktiske grunde har eftersporingen af billedstof måttet begrænses og gengivelsernes antal ligeså. Men der skulle foreligge tilstrækkeligt til, at den følgende gennemgang af de vigtigste fartøjstyper skulle blive nogenlunde anskuelig.

Endelig bør det noteres, at der naturligvis foreligger en omfattende international litteratur, som dog af gode grunde ikke kommer meget ind på fartøjerne i indre danske farvande. En klassiker - Bernhard Hagedorns »Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert« - må have skuffet mange læsere, idet det 18 og 19 årh. behandles summarisk på kun 4 sider! Andre forfattere, såsom tyskerne Hans Szymanski og Otto Höver, har dog interesse, idet de rutinemæssigt medtager alt om Slesvig og Holsten helt op til Kongeåen og derfor uvægerligt medtager stof af betydning for danske forhold. Til disse vil der blive henvist i det følgende.¹²⁴⁾

Typebetegnelser i det 18 årh.

Oversigten på Fig. 9 gengiver de vigtigste typers forekomst for årene 1733, 1769 og 1798. Tonnagen for hver enkelt type er sammentalt, den procentvise andel af det samlede antal og det totale læstetal er beregnet tilligemed pågældende types gennemsnitlige størrelse målt i kommercelæster. Fig. 9 giver dog indtryk af en lidt større nøjagtighed end materialet umiddelbart giver, idet det ikke bør forties, at angivelser for samme skipper med et skib af identisk størrelse og evt. med samme målebrevsdato godt kan variere. I de fleste tilfælde er det valgt at følge skibslistens oplysning, idet mange af disse er opstillet systematisk efter typer. Tolderen må helt bevidst have skelnet og skulle nok have vidst tilstrækkeligt til at kunne gøre det med betegnelser, som fulgte skik og brug - for så vidt der overhovedet var tale om entydige benævnelser. Der opstår nemlig problemer ved sammenligninger mellem skibslisterne og samtlige kendte indklareringer for de enkelte fartøjer. Her kan der være tale om sjusk, når jagt og galeoth

vekslede - i 1733 - eller når galeoth og galease anvendtes i flæng - i 1769. Perioden igennem var der i al almindelighed en tendens til at »jagt«, »galeoth« og »galease« brugtes som typebetegnelser om samme lidt større fartøjer - dragørskibene - så at en helt entydig nomenklatur var så godt indarbejdet, er ikke givet. Fartøj for fartøj er i tvivlstilfælde benyttet den typeangivelse, der forekom hyppigst.

Indtrykket af Fig. 9 er umiddelbart, at typebetegnelserne skiftede ganske meget perioden igennem og at handelsflådens sammensætning derfor ændredes. Jagten dominerede dog hele tiden i antal, men steg tonnagemæssigt fra 25 til 40%. Galeothen var stærkt placeret i 1733 med over en trediedel af det samlede læstetal, men ses stort set erstattet af galeasen ved periodens slutning. Krejert og skude var typer på retur, mens everter og slupper var på fremmarch. Den ved første øjekast intetsigende betegnelse »skib« står som repræsentant for de største i 1733, senere afløst af et stigende antal brigger, brigantiner og en enkelt fregat. Tabellens rækkefølge er bestemt af det formentlige antal master. Fra båd til og med slup med een, fra skude til snaubrig med to og de tre næste med tre master. Mindre udbredte typer er slået sammen til sidst.

Bestanden af både vides der bogstavelig talt intet nærmere om. Rorsjoller, fiskejoller eller blot »båd« er de i kilderne anvendte betegnelser. Størrelsesmæssigt var de fra 1/4 til sjældent mere end 2 læster. Det er stort set, hvad materialet kan give, så det skyldes ikke uvilje mod disse de mindste, at omtalen i det følgende indledes med jagten.

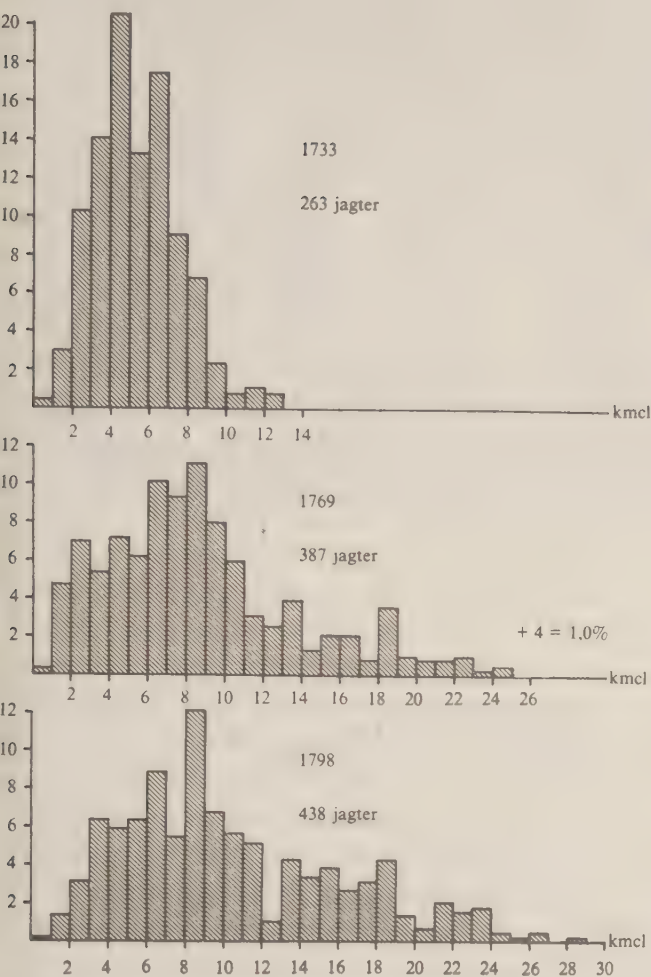
Jagt.

Standardskibet blandt de mindre var jagten, som »Søordbogen« fra omkring 1780 karakteriserer som en slags enmastet fartøj med bomsejl. Herimod kan intet indvendes, når man blot tilføjer, at et topsejl på en løs rå også kunne være sat på, som det fremgår af Fig. 12. Her skal dog muligvis tages et lille forbehold for den kildemæssige værdi af Fig. 12A, hvor jagten til venstre er svært pyntelig og meget vel kunne tænkes at være en af orlogsflådens såkaldte »kongejagter« og som sådan af en størrelse væsentlig over gennemsnittet og ikke spor repræsentativ for de danske småfartøjer.¹²⁵⁾

De mindste jagter var nemlig af meget ringe størrelse, helt ned til en enkelt læst og blandt de mindste var klinkbyggede fartøjer ikke ualmindeligt, selvom

		Antal skibe	kmcl ialt	% af total antal	% af total kmcl.	gennemsnitl. størrelse
Båd	1733	114	91,0	15,8	1,5	0,8
	1769	89	87,0	11,5	1,0	1,0
	1798	56	65,5	6,3	0,6	1,2
Jagt	1733	263	1493,5	36,4	25,3	5,7
	1769	387	3575,5	50,0	40,6	9,2
	1798	438	4756,5	49,5	39,8	10,9
Evert	1733	1	2,0	0,1	0,0	2,0
	1769	8	21,5	1,0	0,2	2,7
	1798	102	381,0	11,5	3,2	3,7
Slup	1733	-	-	-	-	-
	1769	-	-	-	-	-
	1798	22	322,0	2,5	2,7	14,6
Skude	1733	57	455,0	7,9	7,7	8,0
	1769	37	297,5	4,8	3,4	8,0
	1798	11	82,5	1,2	0,7	7,5
Galeoth	1733	174	2152,5	24,1	36,4	12,4
	1769	68	1368,5	8,8	15,5	20,1
	1798	2	306,0	0,2	2,6	153,0
Gall.	1733	-	-	-	-	-
	1769	8	208,5	1,0	2,4	26,1
	1798	9	243,0	1,0	2,0	27,0
Galease	1733	-	-	-	-	-
	1769	103	1993,0	13,3	22,6	19,4
	1798	162	3727,5	18,3	31,2	23,0
Smakke	1733	29	336,0	4,0	5,7	11,6
	1769	10	134,5	1,3	1,5	13,5
	1798	20	314,5	2,3	2,6	15,7
Brig	1733	-	-	-	-	-
	1769	-	-	-	-	-
	1798	19	653,0	2,2	5,5	34,4
Brigantine	1733	2	28,0	0,3	0,5	14,0
	1769	4	45,0	0,5	0,5	11,3
	1798	7	279,5	0,8	2,3	39,9
Snau	1733	-	-	-	-	-
	1769	4	128,5	0,5	1,5	32,1
	1798	2	115,0	0,2	1,0	57,5
Krejert	1733	50	825,5	6,9	14,0	16,5
	1769	10	152,5	1,3	1,7	15,3
	1798	-	-	-	-	-
Skib	1733	15	417,5	2,1	7,1	27,8
	1769	4	213,5	0,5	2,4	53,4
	1798	1	82,5	0,1	0,7	82,5
Fregat	1733	-	-	-	-	-
	1769	-	-	-	-	-
	1798	1	52,5	0,1	0,4	52,5
Øvrige	1733	18	105,5	2,5	1,8	5,7
	1769	42	588,5	5,4	6,7	14,0
	1798	33	564,5	3,7	4,7	17,1
Total	1733	723	5906,5	100,0	100,0	8,2
	1769	774	8814,0	100,0	100,0	11,4
	1798	885	11945,5	100,0	100,0	13,5

Fig. 11.



kravel nævnes hyppigst.¹²⁶⁾ Størrelsesmæssigt var der århundredet igennem en stigende tendens. På Fig. 11 er de tre årganges jagter fordelt procentvis efter læstetallet. En forholdsvis ringe spredning i 1733 viser jagter på $4\frac{1}{2}$ til 5 læster og $6\frac{1}{2}$ til 7 som de hyppigst forekommende. En typisk jagt vil da være f.eks. »Fortuna« af Rødby, som i 1730 blev målt til 4 læster, eller nok en »Fortuna« af Nakskov, allerede i 1720 angivet til $6\frac{1}{2}$ læst. Målene var som følger angivet i Amsterdamfod a 11 tommer, en fod = 28,3133 cm.¹²⁷⁾

	»Fortuna« af Rødby	»Fortuna« af Nakskov
Længde	37-1	39-3
Bredde midt	10-7	13-0
Bredde for	10-2	12-7
Bredde agter	9-3	11-1
Dybde midt	4-2	5-3
Dybde for	4-4	5-3
Dybde agter	4-7	5-6

Måltagningen blev forestået af skibsmåleren i København og resultaterne passer faktisk med læstetallet, hvis man ikke anvender moderne regler for afrunding opad, men lader decimaler komme skipper og reder tilgode.

En sådan lille jagts tilbehør fremgår af et inventarium fra 1748 over »Maria« på 3 læster, hjemmehørende i Rødby.¹²⁸⁾

»Jagten drægtig 3 læster med dens inventarium nemlig to ankre med tove, stående og løbende redskab, storsejl, stagfok, tvende klyvfok, et topsejl, en liden messingkedel, en jerngryde, et brændejern, to tallerkener, en trefod, en ølfjerding, en vandfjerding, et timeglas, en lodline med lod, en rød fløj (vimpel), en blå dito, et rødt flag, en økse, en hammer, fem boutellier, et brændevinsglas, et lugejern og lås til kabys, en båd, fire årer, en bådshage, tvende stager og tvende gamle bøger«.

Inventarier findes mere omfattende end dette og også for lidt større fartøjer. Men som eksempel er det overskueligt og viser alle kategorier fra topsejl og vimpel til lodline, fra skibsjolle til brændevinsglas. Mindst to ankre osv.

Jagten steg i størrelse og forskellen mellem store og små blev forøget. Almindeligst blandt de mindre i 1769 var fartøjer i størrelsen $6\frac{1}{2}$ til 9 læster, men jagter på over det dobbelte forekom, f.eks. i Dragør. Mod slutningen af århundredet var fordelingen forskudt endnu længere hen imod de større. Dimensionerne blev ikke så lidt forøget, som det ses nedenfor. Jagterne »Maria Catharine« og »Christianshaab« blev da eftermålt i deres hjemby, Rudkøbing.¹²⁹⁾

	»Maria Catharine«	»Christianshaab«
Længde	53-9	62-6
Bredde midt	16-5	18-10
Bredde for	16-7	18-9
Bredde agter	14-9	16-7
Dybde midt	6-7	7-6
Dybde for	6-7	8-1
Dybde agter	6-9	7-10

Resultatet blev henholdsvis 16 og 24 læster, men her virker tolerensens afrundingsregler lidt mindre gunstige end skibsmålerens i de første eksempler, idet en kontrolberegning ikke giver mere end henholdsvis 15 og $23\frac{1}{2}$ læst, hvis sjettedelsmoderationen fraregnes. Resultatet i Rudkøbing var tal, der var for lave til at være uden en moderation, for høje til netop en sjettedel kan være fratrullet. Dette kaster mulig-

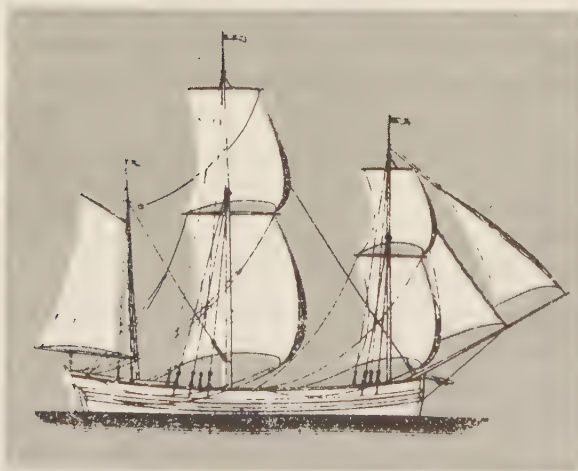
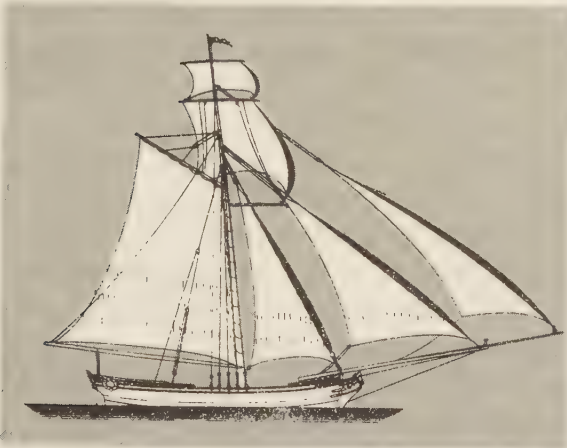
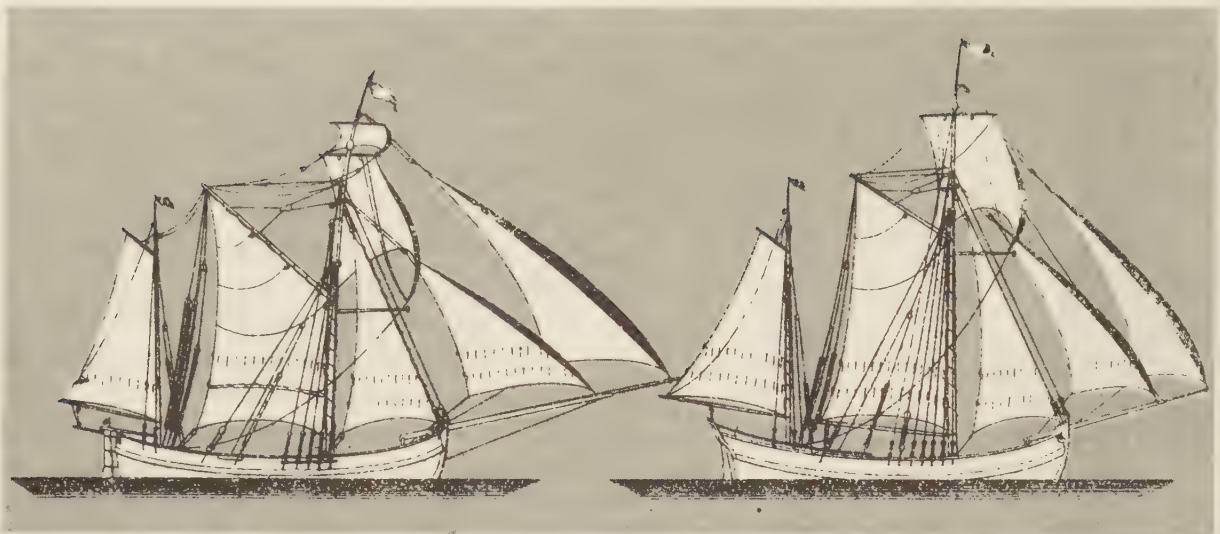


FIG. 10. Skibstyper hentet fra Chapmans »Architectura Navalis Mercatoria«, 1768. Planche LXII. Vanskeligheden ved vurderingen af denne berømte teoretikers gengivelser ligger i det uafklarede spørgsmål om hensigten bag. Er der tale om billeder af »almindelige« skibe, eller er det skibskonstruktørens »idealskibe«? (Fot.FOS)

vis lidt lys over toldernes praksis. De har vidst, at der skulle modereres, men ikke helt hvor meget. Man har så manipuleret resultatet lidt nedad på slump.

Af interesse er iøvrigt også forholdene mellem de forskellige mål. Hvor primitiv målemetoden end var, viser den dog, at ikke alle skibe var skabt over samme skabelon. »Maria Chaterine« var dybere agter end midtskibs, »Christianshaab« dybest forude, og man finder også forskelle med hensyn til bredden. Individuelle variationer, der må have kunnet ses. Derimod var forholdet mellem længde og bredde nogenlunde konstant, omend med en svag tendens til relativt større længde. En undersøgelse på grundlag af mål for 24 jagter i sejlads i tiden 1730-40 og 9 fra år 1804 viser et gennemsnit, der steg fra 3,15 til 3,28 - altså en minimal ændring. Det var derfor i al almindelighed, at jagten blev bygget større i det 18 årh. - så at sige på alle leder og kanter.¹³⁰⁾

For en eftertid, hvor marstaljagten står som en klassisk dansk skibstype, ville det være interessant at genfinde flere af dennes karakteristika i 1700-tallets øvrige jagter. Men, man må gøre sig klart, at fartøjer med denne typebetegnelse blev bygget over hele landet og lokale variationer kan have været store. Jagter hjemmehørende i Kongeriget kunne også stamme fra Slesvig, fra Sverige eller fra Pommern. Man har ikke megen garanti for, at en 2 læster stor jagt bygget og hjemmehørende i Skagen havde synderlighed med en nogleogtyve læster stor dragørjagt indkøbt fra Pommern. Den første klinkbygget, den sidste kravelbygget. Byggestedet kan meget vel have været let genkendeligt for sagkyndige. En bemærkning i en indberetning fra 1771 lyder om et tolddistrikts fartøjer, at de var »af fynske, holstein og

Dasser bygning«. Det kan fortolkes som en summarisk opregning af helt konkrete byggesteder, men kan også forstås som betegnelser for varianter af samme type, almindelig anerkendt i datiden. Truslews stettinergalease fra slutningen af perioden tyder i samme retning, og fra begyndelsen af det 19 årh. kendes betegnelsen »en fynsk jagt«, karakteristisk ved de åbne lønningsstøtter.¹³¹⁾ At jagten havde et fyldigt forskib, et relativt stort spring og eventuelt, som Truslews lille jagt, var udstyret med et todelt agterspejl, er ikke i modstrid med det foreliggende billedmateriale. Og på disse punkter er der god overensstemmelse med de sidste overlevende marstaljagter fra 1700-tallet, nævnt i indledningen. Men der skal mere materiale til for at kunne drage endelige slutninger om den typiske danske jagts udseende længere tilbage i det 18 årh.

Krejert, skib og skude.

Disse tre typebetegnelser var tydeligt på retur. Den ene, krejerten, skulle, hvad selve ordet angår, være uden problemer, mens de to andre helt oplagt er under mistanke for blot at være mere generelle udtryk for fartøjer. Det viser sig imidlertid, at de faktisk alle tre i det 18 årh. stod for klart afgrænsede typer.

Går man skib og skude efter i skibslister og regnskaber i 1733, ses der megen konsekvens i benævnelserne. Både en randerssskude på 18½ læst og en skude fra Nykøbing Falster på 12 læster blev overalt, hvor de kom frem, udtrykkelig benævnt skude. I lige måde med et 27 læster stort fartøj fra Ebeltoft, som entydigt blev kaldt skib. For alle tre eksempler gælder, at de året igennem anløb tre forskellige toldste-



En Jagt og Nordlands Jagt.

FIG. 12A. Tegning fra brødrene Stibolts lille typesamling fra 1760'erne. (H & S, fot.FOS)



FIG. 12B. Jagt fra G. A. Koefoeds »Søordbog« fra omkring 1780. (H & S, fot.FOS)

der. Skibe og skuder hørte først og fremmest hjemme ved de østjyske distrikter, men der var også skuder både i Odense, på Samsø og som nævnt i Nykøbing, for ikke at tale om den nordlige del af vestkysten. Til ydermere bekræftelse findes bevaret målebreve, hvori disse betegnelser anvendes.

Ad anden vej bestyrkes dette indtryk. Søordbogen har følgende bemærkning, som fortjener at blive citeret in extenso:

»Skib, et almindeligt navn på et fartøj til at gå over søen med, at regne fra jagter af til de største orlogsskibe, men egentlig bemærker det ord skib et fartøj med tre master og fregats takkelage, alle andre fartøjer tage navn efter deres dannelse og tiltakling.«

Citatet er sigende, idet man ikke alene får fastslået, at et skib simpelthen betød et fartøj med fregats-takkelage, dvs. et fuldrigget skib, men også oplysning om et skred i brugen af ordet. Samtidig redegøres indirekte for datidens principper med hensyn til andre typebetegnelser: Andre fartøjer tog navn efter, hvad man må forstå som på den ene side »facon«, skrogform, på den anden side deres takkelage.

»Skibe« må da være tremastede med behørig mers og stænger, svarende til, hvad man senere vil betegne som fuldriggede. Dette udelukker ikke, at et skib kan forstås som forkortelse for både »pinasskib«, »fløjteskib« eller, hvad man ellers kan forestille sig, som det er foreslået af Jørgen H. Barfod for anden halvdel af det 17 årh.'s vedkommende.¹³²⁾ Tværtimod. Samtidig får man også forklaringen på den påfaldende mangel på afbildninger af »skibe«.

Brødrene Stibolt har intet sådant, men nok eksempler på fløjte, kat, pink, hækbaad og store galeother-alle tremastede og med behørigt råsejl.

Skuden kan man til gengæld bringe et billede af, det eneste, det er lykkedes at finde frem til, jfr. Fig. 14. Desværre er dette af en sådan karakter, at man dårligt nok kan tælle masterne. To var der i alt fald og agterpartiet gengives yderst rundt og fyldigt med et højtsiddende lille spejl eller kampagne, som den større bysse ved siden af og den hollandske fløjte iøvrigt også var forsynet med.¹³³⁾ At skuden på billedet gør et fladbundet indtryk frister til en generalisering. Mens skudernes tal i østdanske farvande mindskedes fra 1733 til 1769 og typen derefter fuldstændig var forsvundet i 1798, så levede betegnelsen længe videre på den norlige del af vestkysten - de såkaldte sandskuder, som netop var kendt for at være fladbundede på grund af behovet for at kunne trækkes på land. Fra Thisted hed det om stedets fartøjer: »Skudernes takkelage ere af 3 slette stænger med råsejl og klinkbygning og farer alle på Norge«. De slette stænger må vel fortolkes som pælemaster, råsejlene bekræftes af billedet, men byggemåden er

svær at se. Det vil da også fremgå nedenfor, at der kan føres argumenter for ganske store forskelle skuderne imellem. Det vil derfor næppe være klogt uden videre at antage, at Stibolt'ernes tegning i alle henseender skulle være repræsentativ for både de gamle skuder ved sunde, bæltet og Kattegat og sandskuderne ved Vesterhavet, som overlevede ind i det 19 årh. Eet billede er et såre spinkelt grundlag at drage slutninger på.¹³⁴⁾

Krejerten endelig, var oftest tremastet.¹³⁵⁾ De tre gengivelser på Fig. 14 kan suppleres med den meget tidlige på Fig. 8. Den ældste og den yngste af disse krejter har ikke alene en skrå mesan agterude, men også et råsejl ovenover, mens stiboltbillederne er mere enkelt riggede. Søordbogen forklarer om krejerten, at den var et fartøj med to eller tre master, en hæk agter, meget skarpbygget, at den gerne havde »master og stænger i eet træ« og endelig, at den brugtes meget til at hente træ med. Det meste af dette kan bekræftes, også brugen. Derimod synes der at være nogen variation med hensyn til faconen. Stibolttegningerne viser forskelle i agterpartiets udformning. Den ene, velsagtens den almindelige kre-

FIG.12C. Truslews lille jagt fra 1805 viser det »gammeldags« todelte agterspejl og flere andre realistiske detaljer. (H & S, fot.FOS)



jert, ses at være rundgattet, men »hundekrejerten« har todelt spejl med tydeligt skråstillede planker i den nederste del. Mast og stang i eet træ må også betyde pælemaster, hvor søordbogens tegning dog tydeligt synes at vise sammensatte master. Derimod forekommer bemærkningen om den skarpe bygning bekræftet af billedet, der visselig ikke forestiller nogen fladbunder.

Pælemast er endvidere tydeligt gengivet på Chapmans krejert, der er rigget fuldstændig som brødrene Stibolts. En fartøjstype, der også var forsynet med tre pælemaster var finlapperskuden, som krejerten synes i nær familie med. Som med skuden, således også med finlapperen, den holdt sig længst i et hjørne - her som trælastskib fra bunden af Østersøen. Det er som en sådåp kuriositet, at den er afbildet på Truslews stik. Da var den lidt mindre primitive krejert forlængst forsvundet fra danske farvande.

Skib, krejert og skude udgik efterhånden af bestanden, som det ses på Fig. 9. Allerede i 1773 konstaterede en iagttager, at skuder, bojerter og krejter gik tilbage i tal i Ålborg fra 1670'erne til 1720'erne, en tilbagegang, der fortsatte til fordel for jagter og galeother. Årsagen var, at de sidstnævnte, der var bomsejlere, kunne sejle bedre bidevind.¹³⁶⁾ De forsvindende typers indbyrdes størrelsesforhold illustreres af Fig. 13. Størst det fuldriggede skib, noget mindre den ikke så højt riggede krejert og mindst endelig skuden. Et indtryk af størrelsen på disse gamle råsejlere fremgår også af de valgte eksempler på mål. Skibet »Fortuna« af Odense blev målt både i 1716 og i 1743, begge gange til 21 læster. Krejerten »Lindormen« af Mariager måltes i 1740 og 1743 til 19 læster, mens skuden »Catharine« af Grenå angaves at være på 12½ læst både i 1720 og 1743. Endvidere er suppleret med målene på Laurs Sand, hans sandskude fra Thorup Strand. Det var Thisted told-distrikts største, oprindeligt taxeret til 4½ læst, senere lokalt beregnet til 9¾ og endelig af skibsmåleren i København »modereret« til 8½. Disse sidste tal stammer fra 1754.

Tallene giver ikke støtte for den antagelse, at den østdanske skude skulle være særlig fladbundet i forhold til krejerten. Der er kun få decimalers forskel, når bredden midtpå divideres med dybden sammenstet - 2,20 for skuden og 2,15 for krejerten. Men man må stadig understrege, at disse mål egentlig intet tillader at slutte med hensyn til skibssidens krumning. Derimod kan man klart se, at sandskuden ikke alene var smallere, men også væsentlig mindre dybgående. Forholdet er her 2,45 mellem bredde og dybde.¹³⁷⁾ Kontrolberegninger giver iøvrigt nogenlunde overensstemmelse for læstetallets vedkommende, hvis man tager den obligate vaklen ved afrunding i betragtning - dog synes »Lindormen« at mangle en halv læst.

Galeoth og galease.

En type, som næsten helt forsvandt, og en type, som tilsyneladende var helt ny. De ses begge hos brødrene Stibolt: Galeothen tydeligt rundgattet, galeasen med stort todelt spejl, men begge rigget på samme måde, tomastede, eller som de karakteriseres på tysk: »Anderthalbmaste« - med en stormast og en lille »halv« mesanmast. Fig 8 B og C viser utvivlsomt også et par af disse.

Udviklingen, som den er vist på Fig. 9, ligner en fuldstændig ombytning af den ene halvandenmaster med den anden. Ingen galeaser i 1733, men galeothen som den tungestvejende type rent tonnagemæssigt og i antal tællende næsten en fjerdedel af flåden. I 1769 var begge typer repræsenteret, men galeasen med flest fartøjer - tonnagemæssigt på en andenplads - og endelig var der i 1798 kun to galeother tilbage og galeasen var da endnu mere almindelig. De to omtalte galeother er endda efter størrelsen at dømme i virkeligheden, hvad man også kunne kalde galeothskibe, tremastede og derfor væsentlig forskellige fra de tidligere mindre galeother. Et galeothskib tegnet omkring 1780 viser denne type. Fig. 15 C er et meget fyldigt, tungt og alderstegnet udseende tremastede skib med skrå mesan og hele to blindær-

	»Fortuna«	»Lindormen«	»Catharine«	Laurs Sands
	skib	krejert	skude	skude
Længde	60-2	57-10	45-3	44-6
Bredde midt	16-8	16-9	15-5	13-4
Bredde for	17-1	16-3	15-0	13-8
Bredde agter	14-9	15-6	14-0	12-5
Dybde midt	7-6	7-9	7-0	5-5
Dybde for	7-10	7-10	7-4	5-5
Dybde agter	8-6	8-3	7-6	5-4

Antal fordelt på størrelsesgrupper.

	Krejert		Galeoth		Galease		Skude			Slup
	1733	1769	1733	1769	1769	1798	1733	1769	1798	1798
u.5	-	-	1	-	1	-	16	-	-	-
5-10	4	-	56	6	2	7	25	31	11	5
10-15	14	3	77	22	35	27	10	6	-	5
15-20	21	6	30	15	24	33	6	-	-	9
20-25	7	1	6	9	12	31	-	-	-	3
25-30	4	-	2	6	14	22	-	-	-	-
30-35	-	-	1	3	10	23	-	-	-	-
35-40	-	-	1	2	3	15	-	-	-	-
o.40	-	-	-	5	2	4	-	-	-	-
Ialt	50	10	174	68	103	162	57	37	11	22

er forude - indtrykket er »antikt«. Søordbogen omtaler iøvrigt bemærkelsesværdigt nok *kun* den tremastede galeoth, ikke dens mindre navnefælle!

Spørgsmålet er da, om der var yderligere forskelle mellem galeoth og galeaser. I al almindelighed kan

kan det fastslås, at galeaserne i 1798 var langt større end galeotherne i 1733, men dette skal snarere ses i forbindelse med den generelle størrelsesmæssige forøgelse af handelsflådens fartøjer. I 1769 kan de to betegnelser sammenlignes og det viser sig, at begge havde flest placeret i størrelsesgrupperne mellem 10 og 20 kmcl, henholdsvis 54 og 57% af antallet, jfr. Fig. 13. Der kan således spores forskel med hensyn til størrelse, og man er derfor tilbage ved galeothens runde agterskib og galeasens spejl.

Interesserer man sig for, hvornår galeaser dukkede op, viser der sig lidt divergerende opfattelser. Søordbogen har om galease, at det er en slags fartøj, »der

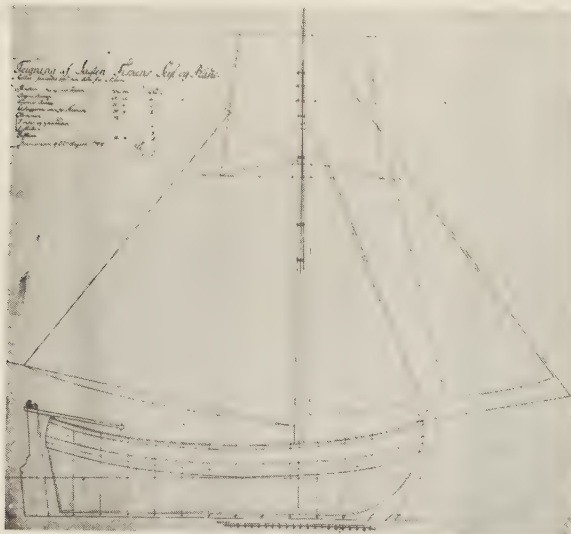


FIG. 12D. Helt enestående er opmålingen og sejltegningen af »Fisken« fra 1744. På begge er noteret: »saaledis som den kom fra Nyborg« og bagpå opmålingen står: »Teigning af Kongens Jagt Ørnen førend den blev forandret«. Forklaringen er, at man til kongeligt brug indkøbte en fægejagt fra Nyborg, som derefter ombyggedes. Inden da blev den opmålt, og man har hermed efter alt at dømme den tidligst kendte fagmæssigt gennemførte registrering af en dansk jagt, sandsynligvis bygget ved Nyborg i 1744 og et par år gammel. (Søetatens Kort- og tegningssamling, fol. RA)

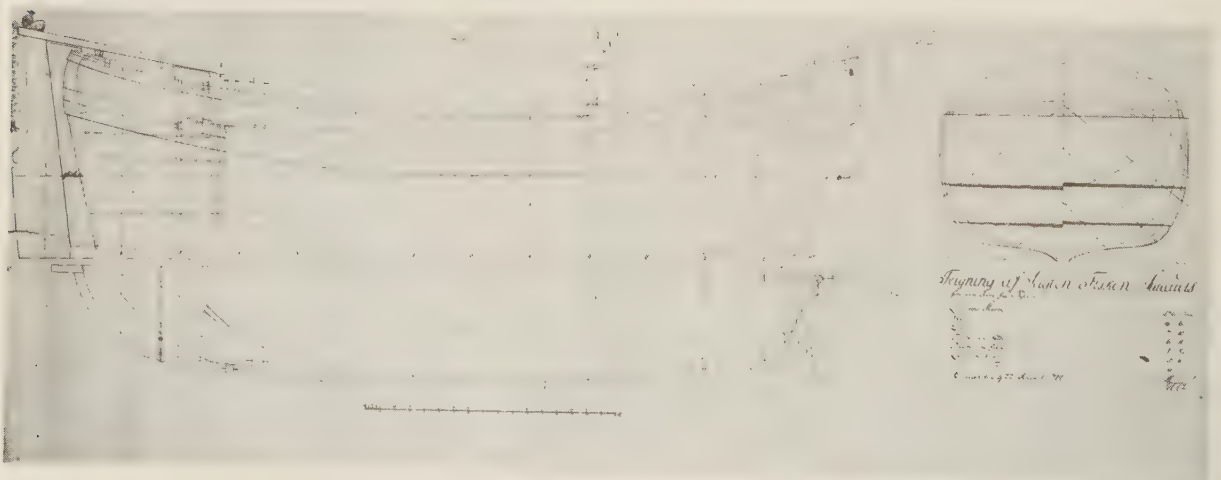


Fig. 13

	Skib		Brigantine og brig	Smakke		
	1733	1769	1798	1733	1769	1798
u.5	-	-	-	-	-	-
5-10	-	-	5	8	4	-
10-15	-	-	3	16	4	8
15-20	-	-	1	2	1	9
20-25	6	-	3	3	-	3
25-30	6	1	-	-	-	-
30-35	1	-	3	-	1	-
35-40	1	1	2	-	-	-
o.40	1	2	9	-	-	-
Ialt	15	4	26	29	10	20

allene er brugelig i Danmark«, hvorimod Chapman nogle år før bringer billeder af både galeoth og galease og betegner sidstnævnte som »Galeasse d'Allemagne« hvad der får Szymanski til at formode, at galeasen opstod i Pommern.¹³⁸) En byggestedsfordeling for 1769 lader sig desværre ikke opstille, idet oplysninger kun foreligger i relativt ringe omfang, men for 1798, der i denne henseende er meget velbelyst, gælder, at blandt andet næsten samtlige store galeaser hjemmehørende i Dragør var bygget i Pommern, hvad iøvrigt også gjaldt for de fleste dragørjagter. Dette kan naturligvis bestyrke Szymanskis antagelse. Men flere af disse galeaser var af betydelig høj alder, herunder 3 på 60 og en enkelt på 70 år. De runde aldersangivelser er i nogen grad en advarsel mod at drage forhastede slutninger med hensyn til nøjagtigheden af det angivne byggetidspunkt. Men en 70 år gammel galease i 1798 skulle faktisk have sejlet rundt fra omkring 1728. Og dog har typestatistikken ingen galeaser overhovedet i 1733, hverken danske eller fremmede!

Morsomme synspunkter er iøvrigt gjort gældende med hensyn til netop rundgattede og spejlgattede skibe. Otto Höver, som publicerede i Bremerhaven, var meget lidt begejstret for fartøjer med spejl og fastslog, at disse var af sydlig oprindelse. »Im Norden wurde das flache Spiegelheck als etwas Fremländisches, man könnte ja Welsches, empfunden««. Derimod var de rundgattede »eigentlich nordisch«! Og dog er i alt fald både det 18 årh.'s danske jagt og krejert set med spejl og de »vælske spejle« trængte åbenbart frem, ironisk nok endda muligvis fra Pommern, hvad Höver dog ikke kommenterede.¹³⁹)

Ganske unordisk føler man alligevel trang til at interessere sig lidt mere for galeasens opdukken. Et gennemsyn af skibslisterne fra 1733 giver en overraskelse. Listen fra Skelskør har en særlig fyldigt udfyldt rubrik for »fartøjernes bygnings Façon«, hvori nævnes både en »spejl jagt« og en »spejl kreyert« - ikke mærkeligt - men *også* hele tre »spejl galeother«, bygget henholdsvis i Fåborg, på Thurø og i Lübeck, og respektive 34, 15 og 49 år gamle. Var dette det eneste tilfælde, kunne man måske forestille sig en eller anden besynderlig fejltagelse, men også listen fra Fredericia har en enkelt galeoth vedhæftet betegnelsen »spejl« - bygget på Odense Fjord 9 år tidligere.

Den enkleste forklaring på disse selvmodsigelser m.h.t. nomenklaturen må være, at man naturligvis hele tiden havde galeother både rundgattede og med spejl, men at man først omkring midten af århundredet begyndte at bruge betegnelsen galease om sidstnævnte, eventuelt i forbindelse med den hyppige tilsynekomst af de store pommerske halvandenmastede hjemmehørende i Dragør. Disse kan meget vel have bragt navnet, men ikke typen som sådan med sig. Dette forklarer også en anden besynderlighed, nemlig, at Ålborgs handelsflåde, der dog var af betragtelig størrelse, i 1769 bestod af blandt andet 36 galeother, men ikke een eneste galease! Det kan bedst forstås som en konservativ holden fast ved en ældre fællesbetegnelse. At den her bragte statistik med dens skelnen i 1769 mellem galeoth og galease så sikkert er meningsløs, er en anden sag. Var distinktionen mellem disse to ikke fuldt gennemført i 1769, kan man jo ikke vide, hvad der var hvad.

Man kunne på denne baggrund forvente, at ål-



En Byse og Skude.

FIG. 14A. Brødrene Stibolt, 1760'erne. (H & S, fot.FOS)

borgfartøjer, som i 1769 hjemme blev kaldt galeoth, ved ankomsten til f.eks. København blev kaldt galease. Dette er desværre umuligt at konstatere, idet den irriterende forkortelse »Gall:« konsekvent blev brugt i Københavns toldbog, og ret mange andre steder i riget kom ålborgskibene ikke. Derimod kunne der peges på en række andre tilfælde, hvor de to betegnelser er brugt i flæng om eet og samme fartøj. Således f.eks. Hans Kiøller Birch af Nexø, hvis fartøj i hjemhavnen blev kaldt for galease een gang, galeoth ved en anden lejlighed og »Gall:« to gange. Da samme fartøj var i Stubbekøbing gik det under betegnelsen galease.

Faktisk kan man ved at anvende en serie accise-regnskaber påvise galeasebetegnelsens gennembrudstidspunkt lokalt. Går man fremefter i accisebøgerne for Odense, findes til og med 1750-51 udelukkende jagter, galeother og et enkelt skib. Fra og med 1755 skelnes derimod klart mellem galeoth og galease. Jens Bullerup af Odense sejlede i 1751 med en galeoth på 20 læster. I 1755 med en galease med præcis samme læstetal. Skibslisten fra 1769 har en Hans Bullerup med en galease på 20 læster bygget i Rudkøbing i 1749.¹⁴⁰⁾

Desværre har det ikke været muligt at finde frem til mål for en galease senere i århundredet, så nedenstående eksempler på galeother må stå alene og repræsenterer henholdsvis en af de mindre og en lidt større. Ingen af dem kan have været andet end halvandenmastere. Galeothen »Fortuna« af Nykøbing Falster måltes både i 1725 og 1744 til 9 læster, mens



En Kreyert og Hunde Kreyert.

FIG. 14B. Brødrene Stibolt, 1760'erne. (H & S, fot.FOS)

»Tobias« af Korsør er et godt eksempel på en ombygning. I 1703 og 1725 målt til 14½, men senere »forbygget« og fandtes da at være 16 læster.

	»Fortuna«	»Tobias«
Længde	41-4	52-5
Bredde midt	14-5	15-10
Bredde for	14-3	15-10
Bredde agter	12-0	14-2
Dybde midt	6-0	7-3
Dybde for	6-1	7-5
Dybde agter	6-7	7-10



FIG. 14D. Finneskude fra G. A. Koefoeds »Søordbog« ca. 1780. (H & S, fot.FOS)



Len Gallioth og, Gallias.

FIG. 15A. Brødrene Sfibolt, 1760'erne. (H & S, fot.FOS)

Kontrolberegninger viser med de obligate forhold en god overensstemmelse. Endvidere er beregnet forholdet mellem længde og bredde, som for ovennævnte er 2,9 og 3,3 - altså temmelig forskelligt. Udfra målene på 10 galeother er udregnet et gennemsnitligt forhold mellem længde og bredde på 3,3, men spredningen var stor med 2,8 som det mindste og 3,6 som det højeste. Galeother kunne altså være nok så forskelligt skabt - men det er ikke til at vide, om ovenstående var rundgattede eller med spejl.

Om galeoth og galease kan således fastslås, at man her har et godt eksempel på, at type og betegnelse ikke nødvendigvis følges ad og at en tilbageslutning fra senere tiders klare opfattelse af hvad der var hvad, vil føre til mindre gode resultater.¹⁴¹⁾ Efter alt at dømme var galeoth først en generel betegnelse for en gruppe fartøjer, siden fremkom en klar skelnen og til sidst står man overfor et afsluttende problem:



FIG. 14C. Krejert fra G. A. Koefoeds »Søordbog« ca. 1780. (H & S, fot.FOS)

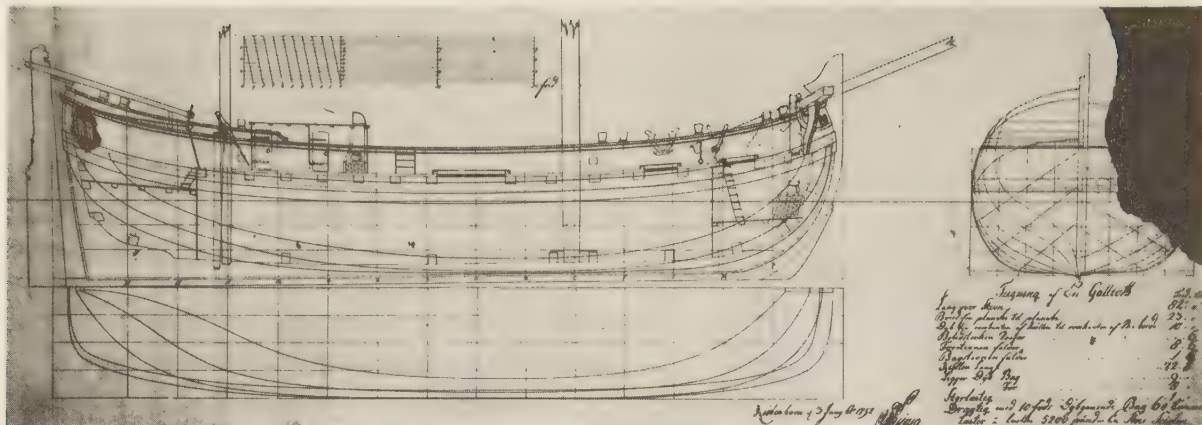


FIG. 15D. En tidlig konstruktionstegning af en galeoth med to master signeret P. J. Kiönig 1752. Eftersom Kiönig var bådebygger, senere materielforvalter på Gammelholm, er der utvivlsomt tale om et fartøj bygget for offentlig regning. Hertil kommer, at størrelsen - 60 læster - er betydelig i forhold til de små galeother, der hørte hjemme ved de danske provinsdistrikter. Tegningens dårlige bevaringstilstand hænger sandsynligvis sammen med de meget uheldige opbevaringsforhold, som er gældende for Søetatens berømte Kort- og Tegningssamling. (Fot. RA)

Hvad blev der af den rundgattede, halvandenmastede galeoth? Endnu er det ikke lykkedes at finde en galease fra 1798, som med en passende alder kunne identificeres med en galeoth, som i 1769 hørte hjemme på et sted, hvor man klart skelnede. Men som det ovenfor skulle være påvist, må galeasen alias spejl-galeothten være introduceret mange årfør hidtil antaget, og galeothten alias den rundgattede halvandenmaster kan følgelig være gået af brug relativt tidligt. Betegnende, at endnu brødrene Stibolt bragte billedet af dem begge, mens »Søordbogen« kun har galeasen. Hvorom alting er, kan det dog med sikkerhed siges, at den endelige overgang fra »galeoth« til »galease« var noget, som skete i det 18 årh.

Andre fartøjstyper.

Med omtale af jagt, skude, krejert, galeoth og galease er redegjort for de almindeligste østdanske typebetegnelser i størstedelen af det 18 årh. Tilbage står de specielle fartøjstyper ved den sydlige del af Vestkysten og de nyere store typer i den øvrige del af landet.

Det hollandske præg var uomtvisteligt i toldstederne ved Ringkøbing, Varde, Ribe og List, betinget af fælles naturgivne omstændigheder og hyppig kontakt mod vest. Smakken, ofte bygget i Holland, Friisland eller Altona dominerede her i 1733 - jfr. Fig. 16 - og var i 1769 suppleret med typer som snekke, kuf og tjalk. Everten ses første gang i 1733 med et enkelt eksemplar, men var i slutningen af århundredet det mest almindelige blandt de mindste fartøjer i størrelse fra 1½ op til 12 læster. Nu var bygningsstedet overvejende lokalt - skibsbygningen på Fanø tog et gevaldigt opsving - men ved siden af de talrige everter fandtes stadig de ovennævnte hollandske typer - fladbundede med sværd, egnet til vadehavssejlads. Her kan man med rette ty til de mangfoldige hollandske afbildninger af diverse fartøjstyper for at få et indtryk af udseendet, men også brødrene Stibolt har flere af disse med.¹⁴²⁾

Øst for Grenen sejlede også andre typer rundt. Fiskehukkerter og især hukkerter-galeasen hørte til blandt de ældre tomastede - jfr. Fig. 17, yngst i perioden var den enmastede slup - med stang - som var relativt stor og blev endnu større ind i det 19 årh. Hverken brødrene Stibolt eller Søordbogen har sluppen med i anden betydning end »chalup«, for-



FIG. 15B. Galease fra G. A. Koefoeds »Søordbog« ca. 1780. (H & S, fot.FOS)

stået som båd. Atter en betegnelse med problemer.

Stor interesse og visse problemer knytter sig endvidere til snau, brigantine og brig. Også de var tomastede og i princippet fuldrigget eller som det hedder i Søordbogen: »med to fregats master«. Snauen med et bomsejl i fast arrangement på en ekstra lille mast bag stormasten, brigantine og brig velsagtens identiske i slutningen af århundredet og da med den velkendte klassiske sejlføring - to fuldriggede master. Blot forekommer brigantinerne i 1733 og 1769 at være forbavsende små. En »Berganthin« på 10 læster, i 1733 hjemmehørende i Skelskør og bygget i Svendborg året før, har man svært ved at forestille sig med to fuldriggede master. Skibslisten fra Skelskør er iøvrigt tydeligt ordnet hierarkisk, først krejert, så galeoth, derefter »berganthinen«, så jagt og sluttelig båd.

Endnu værre med skibslisten fra Fladstrand i 1769 med brigantinen »Haabet« på 10½ læst og ikke mindst »Maren« på 3 læster. Sidstnævnte er dog ikke set indklare med denne betegnelse, men de øvrige eksempler alene kunne godt tyde på, at der igen kan være tale om et skred i sprogbrugen. Desværre svigter de andre kilder m.h.t. disse små, men bringer for



FIG. 15C. Tremastet galeoth. Et godt eksempel på at skrogformen var bestemmende for typebetegnelsen, idet fartøjet er »fregat-« eller fuldrigget. G. A. Koefoed, »Søordbog« ca. 1780.

Stibolt vedkommende en stor flot brigantine med kanoner og splitflag!

Men store »civile« brigantiner og brigger fandtes i et vist antal i slutningen af århundredet jævnsides snaubrigger og en enkelt fregat. De største af disse brugtes på linie med de største galeaser i sejlads på



FIG. 14E. Niels Truslews »Finlapper-Skude og Stettiner-Galease« kan meget vel tænkes at gengive mindre fartøjstyper, velkendte i Københavns Havn omkring 1805. (H & S, fot.FOS)

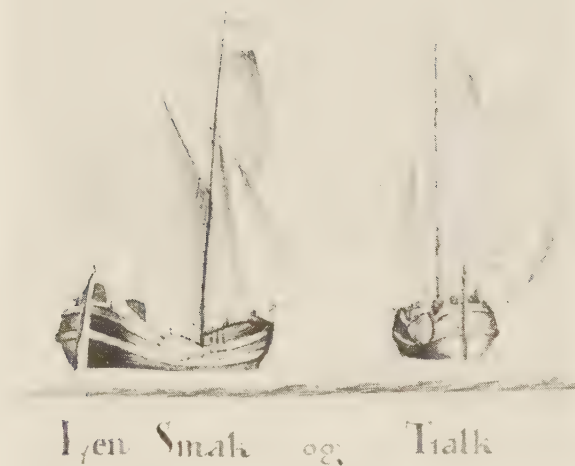


FIG. 16A. Brødrene Stibolt, 1760'erne. Typer gængse ved den sydlige del af den jyske vestkyst. (H & S, fot.FOS)



FIG. 16B. Kuf fra »Søordbog« ca. 1780. (H & S, fot.FOS)

fjernere destinationer, farter, som vil blive nærmere belyst i Kapitel X. Men stadig forfølges man af terminologiske tvetydigheder, for i Skagen fandtes i 1798 hjemmehørende en »brig« på $7\frac{1}{2}$ læst, en ditto på $6\frac{1}{2}$ og ved Blokhus, Løkken og Klitmøller fandtes tilsvarende et antal »brigger« i gruppen mellem 5 og 10 læster. Der skelnedes i listen mellem skude, galease, jagt og brig og man må have vidst, hvad man talte om, for fartøjerne var overvejende bygget lokalt. Det ses dog, at når Frantz Olesen Thrane sejlede rundt i landet, blev hans fartøj een gang kaldt brig, een gang brigantine, men 4 gange jagt, hvilket turde give et fingerpeg om fartøjets udseende. Muligheder for lokalt særpræg og dermed også lokale skikke med hensyn til betegnelser på skibe og fartøjer skulle dermed være understøttet, hvilket også vil fremgå af det følgende.

Alder og byggested.

Aldersangivelser findes på en række skibslister fra 1733 og 1769, men mange har ikke den oplysning og et andet forhold giver umiddelbart næring til en mistanke med hensyn til værdien af disse angivelser. Nogle toldere oplyste nøje et byggeår eller en alder, men måtte i visse tilfælde indskrænke sig til et »vides ej« i rubrikken. Andre udfyldte altid kolonnen, men da ofte med særdeles runde og utvivlsomt omtrentlige tal. Bedst dækning fås med 1798-årgangen, selv om tallene herfra næppe heller hører til de mest pålidelige. Opsplittet på landsdele gør skævheder i materialet sig endnu mere gældende, hvorfor der ikke kan sluttes særligt meget af nedenstående.

I betragtning af at en stor del af de uoplyste var skibe, som må være købt brugt og derfor af ældre dato, vil gennemsnitstallene være for lave. Skibe kunne blive meget gamle - rekordholderen blandt de oplyste var i 1769 en krejert på nøjagtig 101 år, hverken mere eller mindre - men gennemsnittet ses altså århundredet igennem at ligge omkring de 15-17 og løseligt anslået, kunne man regne med, at et fartøj

	1733		1769		1798	
	% af antal	gennem-	% af antal	gennem-	% af antal	gennem-
	oplyst	snits-	oplyst	snits-	oplyst	snits-
		alder		alder		alder
Sjælland m.v.	28,3	19,4	12,2	19,9	62,7	27,5
Lolland-Falst.	62,8	13,0	26,0	17,0	75,0	16,4
Fyn	56,9	13,3	53,9	16,5	93,9	16,9
Østjylland	45,7	20,4	61,4	13,5	86,3	16,2
Vestjylland	26,5	15,2	8,0	22,8	97,5	11,9
Total	42,5	16,7	36,1	15,6	83,8	17,2

holdt mindst en god menneskealder, hvis intet uforudset indtraf.

Tallene er bedre egnet til at belyse regionale forskelle uden dog her at berede nogen overraskelser. De østjyske fremtræder med høj alder i 1733, og det tilsvarende lave gennemsnit i 1769 må simpelthen betyde, at der efter nedgangen inden århundredets midte var forsvundet så mange gamle, at nytillkommen tonnage trak gennemsnitsalderen nedefter. Krejert, skude og gamle galeother, der forsvandt, blev erstattet af galeaser og flere jagter.

Den voksende gennemsnitsalder for Sjælland i

1769 og 1798 skyldes i første række dragørfartøjerne, som éngang anskaffet, synes at have nået en meget høj alder - de dominerede tonnagemæssigt i den grad det sjællandske område, at det slår igennem i tallene. Endelig bemærkes det lave gennemsnit for Vestjylland ved periodens slutning, et vidnesbyrd om den sene, men talrige tilsynekomst af de mange fartøjer, specielt på øen Fanø.

Byggestedsoplysningerne foreligger i endnu mindre omfang for 1733 og 1769, men er til gengæld så hyppige for 1798, at der her kan drages slutninger af ikke ringe interesse.

Antal Bygget	Hjemmehørende:					
	Sjælland m.v.	Lolland- falster	Fyn	Østjyl- land	Vestjyl- land	Total
Sjælland m.v.	10,8	1,7	-	2,0	0,5	3,4
Loll.-falster	8,4	51,7	2,4	2,8	-	5,3
Fyn	9,9	23,3	74,5	11,7	-	21,1
Østjylland	1,4	1,7	3,6	42,3	0,5	13,1
Vestjylland	-	-	-	0,8	78,0	17,9
Hertugdømmer	7,0	11,7	14,5	21,0	4,0	12,0
Udlandet	30,8	3,3	3,0	14,9	14,0	16,9
Uoplyst	31,6	6,7	1,8	4,4	3,0	10,3
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Procenten af uoplyste er forholdsvis lille undtagen for Sjællands vedkommende, og selvom det er muligt, at mange af de angivne byggesteder ikke er det oprindelige, men blot det sted, fartøjet sidst blev hovedrepareret eller »forbygget«, så synes udslaget alligevel i een bestemt henseende at være helt klart i ovenstående. Med undtagelse af Sjælland, hvor de pommerske fartøjer i Dragør atter slår igennem, var der en nøje sammenhæng mellem byggested og hjemsted. Mere end 60% af provinsens handelsflåde var med indenlandsk byggested. For både for Lolland-Falster, Fyn, Øst- såvelsom Vestjylland gælder, at landsdelens egne så absolut var den mest fremtrædende gruppe. Fyn afslører sig som det mest udprægede skibsbygningsområde øst for Grenen, med Svendborg-området som det mest fremtrædende, hvis man ser nærmere på de enkelte oplysninger. På Vestkysten var der tale om en høj grad af selvforsyning, idet næsten ingen østdanske fartøjer flyttedes nordom Skagen.

Dette er i høj grad en understregning af ikke alene en tvedeling skibsbygningsmæssigt, men tjener også til at kaste lys over dette kapitels diskussion af typer og typebetegnelser. Et så klart skel mellem øst og vest synes at understrege i hvor høj grad det er

nødvendigt at frigøre sig for det internationalt set dominerende nederlandske billedstof, når man vil danne sig et indtryk af danske fartøjers udseende i det 18 årh. Hvad småskibene angår, synes den jyske halvø at skille både typemæssigt og med hensyn til bygningssted så sent som i 1798. Der er da ingen grund til at antage, at forbindelsen omkring Jylland skulle have været så meget større tidligere, at det kan have haft betydning. Småskibstyper må derfor anta-



FIG. 17A. Rundgattet hukkert, »Søordbog« ca. 1780. (H & S, fot.FOS)

FIG. 17D. Briggen »Ebenetzer« af Randers er et godt eksempel på identifikationsproblemer, når det gælder tidlige skibsportrætter. Billedets påskrift synes at udelukke enhver tvivl, men alle skibslister fra denne tid har typebetegnelsen galease for den eneste »Ebenetzer«, som var hjemmehørende der i byen. Uafhængigt heraf brugtes i et skifte fra 1799 ligeledes betegnelsen galease. (Se side 179) Da det viste fartøj helt entydigt er en brig, og da denne type også findes på listerne fra Randers, såvel som fra en del andre tolddistrikter, er det næppe helt sikkert, at dette virkelig er »Ebenetzer« af Randers. Med mindre der var tale om en ombygning og en omrigning, som i 1801 fejredes med et portræt! Fartøjet skiftede faktisk læstetal 1800-1801, fra 39½ til 50 kmcl. (Fot. efter original på H & S)



FIG. 17B. Hukkert-galease, »Søordbog« ca. 1780. (H & S, fot.FOS)

geligt have udviklet sig selvstændigt i Danmark såvel som i det øvrige Østersøområde, og tallene ovenfor indikerer, at der skulle være muligheder for endda at operere med lokale skibsbygningstraditioner og deraf følgende forskelligheder landsdelene imellem.

Første del om handelsflåden kan således slutes med en konstatering af småskibenes stærke lokale tilknytning oprindelsesmæssigt; i de følgende kapitler vil brugen af de samme skibe på nære eller fjernere destinationer blive belyst.



FIG. 17C. Et af de tidligst kendte egentlige skibsportrætter af et dansk provinsskib, galeasen »Den unge Tobias« af Odense, bygget i Flensborg ca. 1766. Den farvelagte tegning er af G. E. Meyer og er dateret Lübeck 1789. I 1794 havde den 31½ læster store galease algiersk søpas med destinationsangivelsen Bilbao og med Mads Andersen Friis som skipper, i år 1800 gik turen tilsvarende til Jersey og derfra videre ført af sønnen, Anders Madsen Friis. Se også side 178. (Fot. efter original på H & S)

2. Del . Skibsfarten

VI. Tradition, Materiale, Teknik

I de følgende kapitler vil der blive redegjort for, hvordan de fartøjer, som hørte hjemme ved de danske provinstoldsteder var beskæftiget. Som det vil vise sig, var der overvejende tale om lokal trafik indenfor monarkiets grænser; en dagligdags foreteelse, som ikke har sat sig større spor, hverken i den almindelige historiske eller den egentlige søfartshistoriske litteratur.¹⁴³⁾ Heller ikke samtiden viede lokaltrafikken videre opmærksomhed.

En kommentator fra 1717 bemærkede efter at have gennemgået de aktuelle muligheder for oversøisk handel og fart på Vesteuropa, Island, Færøerne og Norge:

»... den øvrige indenrigs handel består ikke synderlig udi andet, end hvis købmandsskab bønder haver med borgerne, saavel som den ene borger med den anden, og denne handel kand hverken berige eller forarme landet ...«¹⁴⁴⁾

Et traditionelt merkantilistisk præget syn på skibsfarten måtte naturligvis medføre, at man gik let hen over de beskedne fartøjer i hjemlige farvande. En tilsvarende holdning finder man i det 18 årh.'s slutning hos Riegels, der om tiden omkring 1740 affyrede følgende salve:

»... naar de Skibe, som bruges til at føre dansk Korn til Norge og Island, samt disses Landes Producter ned til os, fraregnes Danmarks Søefart, saa bliver den øvrige Søefart det haver at bryste sig af, i dette Tidsrum, ej af Vigtighed. Thi Skibene, der forsynede Kiøbenhavn med Fødevarer, regner man neppe til Handelsskibe. Disse Spekhøker-Bøtter have intet med Handelen at giøre, knap de forsloge til at føre Proviant til Kiøbenhavn for Landets Skatter. Disse Skibe berigede ikke med deres Vimsen Bonden, men vel Høkerne, som æreløs klippe ham paa Priis og Maal ...«¹⁴⁵⁾

Herefter koncentrerede Riegels sig om at finde ud af, hvor mange skibe, der omkring 1740 havde været store nok til at gå på Ostindien, Vestindien og Middelhavet.¹⁴⁶⁾

Vender man sig mod lokale forhold og lodder stemningen i tiden indtil århundredets midte, får man et såre stereotypet billede. Som eksempel kan anføres Stiftsrelationen fra Nyborg år 1735. Ser man bort fra tidens obligate grædekonestil, kan man bane sig vej til mange faktiske oplysninger om den stedlige søfart, dens retning og art, et stof, der vil blive benyttet i det følgende kapitel. Men hertil ønskede man i Nyborg at give udtryk for, hvad man anså for den ønskelige tilstand for søfart og handel. Først og fremmest fastslog man, at »koffardifarten er og meget slet frem for til forne, da her baade har været større og bedre fartøyer og større Sejlads, saa som på Norge, Lübeck, Østersøen, Frankrig, Holland og deslige Stæder. Men nu ...«¹⁴⁷⁾ Forestillingen om en gylden fortid med den højt attråede direkte udenrigshandel med egne skibe går igen mange steder.¹⁴⁸⁾ Man kan have sin tvivl om størrelsen af forrige tiders provinsflåde i udenrigsfart og får nærmest et indtryk af en artig elev, der svarer på rette vis, når man fra Odense samme år anførte, at »den fornemmeste, rette og sande årsag til byens aftagelse er denne, at indbyggerne ikke nu som tilforn søger fremmede stæder ...«¹⁴⁹⁾ Læseren lades ikke i uvidenhed om tidens idealer. At klager med denne formulering ikke træffes i det 18 årh.'s slutning skyldes derimod, som det vil vise sig, at da var der rent faktisk provinsskibe i udenrigsfart.

Det 18 årh.'s forestillinger om, hvordan det *burde* have været, går på sin vis igen i senere tiders behandling af dette emne. I den søfartshistoriske litteratur er de mange indberetningers faktiske oplysninger om småskibsfarten ikke anvendt. I stedet har man refereret klagesange - naturligvis med passende forbehold for det nævnte tonefald - og interessen har, når undtages spredte bemærkninger hist og her, næsten udelukkende samlet sig om den københavnske storhandel i dens blomstringsperiode,¹⁵⁰⁾ om udnyttelsen af neutraliteten i anden halvdel af århundredet,¹⁵¹⁾ - kort sagt, om den florerende hovedstad. Eftertiden har fulgt samtidens vurdering af, hvad der var værd at betone og har dermed koncentreret sig ensidigt om det særprægede, specielle, eksotiske

og farverige og ikke det sædvanlige og dagligdags. Hvordan småskibsfarten i provinsdistrikterne fungerede, ved man ikke meget om.¹⁵²⁾

I kapitel III konstateredes, at der i det 18. årh. skete en ændret lokalisering af provinsflåden inden århundredets midte. Det er i det følgende hensigten at undersøge skibsfarten på de danske provinsdistrikter, dens omfang og retning. Ikke for at »rehabiliter« eller opvurdere i forhold til hovedstaden, hvis betydning i handels- og søfartsmæssig henseende i denne periode ikke skal anfægtes. Sigtet er derimod at komplettere billedet af Københavns oversøiske storhandel, der havde *sin* funktion, med den lokale trafik, der havde en anden. Hvormed ikke sagt, at de to funktioner ikke i sidste instans havde noget med hinanden at gøre.

Told- og acciseregnskaber som kilde til besejlingens størrelse.

Toldregnskaberne fra det 18. årh. hører i deres formelle udformning utvivlsomt til den tidlige enevældes bureaukratiske triumfer. Allerede den ældste af de bevarede årgange - fra 1731 - er præget af stor ensartethed i opstilling og øvrige udseende.¹⁵³⁾ I protokollens afdeling for indgående skibe opregnedes fortløbende nummereret og omhyggelig dateret alle ankomne skippere med deres skibe og ladninger. Forskelle når man først frem til, når det gælder yderligere oplysninger såsom skibsnavne og målebrevsdato, som kun de færreste toldere havde for vane at bringe. Efter den indgående del fulgte den udgående, opbygget efter helt samme skema. Endvidere udarbejdedes den generelle årsoversigt med opsummerede toldbeløb og endelig de forskellige »ekstrakter«, bestående af skibsliste, vareliste, besejlingsliste m.v. Her er variationen størst. Ikke alle toldbetjente opfyldte på dette punkt deres forpligtelser.¹⁵⁴⁾

Disse sæt ensartet udseende protokoller afspejler en vellykket centralisering - alle regnskaber skulle til revision i Rentekammeret, efter 1760 Generaltoldkammeret i København. Ganske vist var den reviderende myndighed efter gammel tradition til stadighed regionalt organiseret - Københavns og Sjællands toldkontor, Fynsk-lollandske og jyske toldkontor etc. - hvilket muligvis kan forklare visse forskelle med hensyn til de årlige ekstrakter. Men bag det hele lå toldforordningerne og deres klare påbud om regnskabernes udformning, som var gældende for hele kongeriget.¹⁵⁵⁾ Hvad mere er, toldbøgernes

udseende ændredes ikke væsentligt århundredet igennem. Der kom nogle flere ekstrakter til og protokollerne blev flere og tykkere - især 1797-toldforordningen betød et stærkt øget papirforbrug. Men det grundlæggende skema ændredes ikke. Det er vel et spørgsmål, om man overhovedet kan finde andre kildetyper fra det 18. årh. med et lignende enhedspræg. Sammenlignet med f.eks. kirkebøgerne brogede mangfoldighed eller skifteprotokolskrivernes skiftende bestræbelser på tæt tekst og formindsket papirforbrug, fremstår toldprotokollerne som et stateligt udtryk for, hvad man gjorde ud af det formelle apparat, når det gjaldt rigets toldintrader. Der var kun eet bogbinderfirma i virksomhed, når årets protokolsæt skulle gøres klar til autorisation.

Noget andet er da, hvad man kan tilnærme sig af viden om faktiske forhold på grundlag af disse i formel henseende så storartede toldregnskaber. Hvad fortoldede varer angår, har hverken samtid eller eftertid næret illusioner. »Jeg turde vel at tro, at der ved Toldstederne ej noget indpraktiseres, saa at alle ind- og udgående Varer staar i Toldbøgerne. Men i dette Fald er min tro ikke stærk nok«. Bemærkningen stammer fra 1717 og skyldes oplagskrivener i København. Han turde have vidst besked. En af hans forgængere i embedet anvendte dog toldstatistik i en økonomisk diskussion, men det var vel at mærke med det sigte at påvise, hvor *lidt* højtfortoldede varer i realiteten indbragte. Smugleriet var underforstået.¹⁵⁶⁾ Derimod viser toldregnskaberne sig at udgøre et selvkontrollerende system, hvad angår den indenrigske sejlads, skibenes anløb - hvilket iøvrigt til dels er demonstreret i nærværende afhandlings kapitel IV.

Ved ankomst skulle skipperne ifølge de til toldrullerne knyttede »forordninger for de trafikerende« fremvise en toldseddel udstedt i afgangshavnen. Stemplet papir og toldstedets segl var obligatorisk. Disse toldsedler er grundlaget for indførslerne i toldbogen, idet de blev skrevet af både ved afsejling og ankomst.

Smugleriet i indenrigsfarten har først og fremmest været et spørgsmål om forskellen mellem toldsedlens pålydende og den reelle ladning. Hertil kommer, hvad man kan forestille sig af ulovlig bådtrafik i mørke efterårsnætter eller, hvad skippere kommende fra udlandet kan være sluppet afsted med inden fortoldning. Her er der ingen tvivl om, at toldregn-

skabernes kildeværdi er såre diskutabel. Derimod synes toldsedlerne at være den bedst mulige dokumentation - omend her i afskrift - af skibenes bevægelser indenrigs. Sejlads mellem danske (og norske) toldsteder kunne kontrolleres, og blev det. En skipper, som ikke havde »taget toldseddel« måtte stå til regnskab, hvorsomhelst i rigerne han end løb ind. Tolderen skulle bruge hans toldseddel som bilag til sit regnskab. Manglende bilag konstateredes let ved revisionen.¹⁵⁷⁾

Bortset fra muligheden af egentlige forfalskninger skulle de bevarede toldregnskaber derfor give pålidelige oplysninger om selve den indenrigske sejlads. Vel at mærke, når det gælder protokollens indgående del. Det var naturligvis muligt at skifte kurs undervejs. Den destination, som blev angivet ved udklareringen, behøvede ikke være den endelige. Vind, vejr og mange andre faktorer kunne spille ind. Men ved ankomsten skulle der foreligge toldseddel fra afgangshavnen.¹⁵⁸⁾ Måtte en planlagt fart opgives på grund af »kontrære vinde« eller lignende, afleveredes toldsedlen ved tilbagekomsten.

Endnu et forhold gør den udgående del af toldbogen mindre pålidelig, hvad angår varernes art og mængde. Man behøvede ikke specificere alt ved afsejling. Derimod var der dengang, som nu, angivelsspligt ved ankomst i dansk havn. Skipperen skulle da erklære, om han havde mere med, end det fremgik af toldsedlen. Denne regel gjorde det muligt, at en skipper, der gjorde sig sejlklar, i god tid kunne få sin toldseddel og derefter på fuldt legal vis supplere sin ladning. Skippernes ekstra angivelser optræder i toldregnskaberne som et supplement ved den enkelte indførsel. Efter afskriften af selve toldsedlen fulgte formen »og videre angiver . . .«. At denne procedure ikke var tilladt ved eksport af toldpligtige varer ud af landet siger sig selv. Til gengæld var kontrollen vel i så tilfælde nok så vanskelig.

Af dette fremgår, at ikke alene smugleri, men også helt legale forhold gør, at den udgående del af toldbøgerne ikke rummer alle varer, som førtes ad søvejen. Enhver »udførselsstatistik« for et dansk toldsted kan derfor på forhånd karakteriseres som mangelfuld, selvom de senest tilkomne varer oftest var et mindre kvantum af kategorier som flæsk, æg og ærter - et par sider, et par ol eller en skæppe eller to. Imidlertid må selve afsejlingen siges at være veldokumenteret. Man har bare ikke nogen sikkerhed for at fartøjet kom til den angivne destination. Et forlis

efter at have rundet den nærmeste pynt blev ikke registreret i toldbogen.

Hvis man vil registrere sejladsen, er det derfor klart, at toldbøgernes indgående del må foretrakkes. Og man skulle på dette grundlag kunne regne med en fuldstændig oversigt over farten på de danske provinsdistrikter. Systemets største svaghed lå naturligvis i forhold til det egentlige udland og Hertugdømmerne, som i flere henseender var toldmæssigt udland. Ville en flensborger illegalt overskride denne barriere med højtfortoldede varer, kunne han sejle fra eet sted i Hertugdømmerne til et andet og medtage lidt flere varer end toldsedlen angav. Slap han uset ind og ud af kongerigske farvande, og fik han herunder lejlighed til at afhænde noget af den ekstra ladning, var det risikofrit at vende hjem til »fyrstendømmerne«. Her *skulle* skibet indeholde, hvad der var specificeret på toldsedlen, mens den eventuelt resterende ekstraladning blot kunne anmeldes. Det er her, man finder en del af baggrunden for de berygtede smuglerier på de syddanske øer.¹⁵⁹⁾

I det følgende er det valgt at behandle den indgående del af toldbøgerne fra 1733, 1769 og 1798. Tidsafstanden er betinget af årstallene for indførelsen af nye toldruller - naboårenes regnskaber er bevaret - og selvom fortidens kassationsgale arkivarer egentlig ville have kasseret rub og stub, skulle disse årgange på papiret være komplette. Det er de ikke.¹⁶⁰⁾ I visse tilfælde er selve regnskabet smidt væk, mens en såkaldt vagtprotokol er bevaret. Denne erstatter dog fuldt ud regnskabet med hensyn til besejlingen, idet alt er med undtagen den fuldstændige varespecifikation. Ladningen får blot en summarisk omtale og hele protokollens udseende er noget mindre overskuelig. Men vagtprotokollen er fuldt anvendelig - hvor både denne og det egentlige regnskab er bevaret, er konstateret fuldstændig overensstemmelse.

En optælling giver som resultat, at der på denne vis kan fås oplysninger fra henholdsvis 45, 38 og 45 1/2 af 47 mulige. Den halve udgøres af Ribe tolddistrikt, hvor protokollen for selve Ribe i 1798 ganske vist eksisterer, mens den nok så betydningsfulde fra »annexet«, toldekspeditionsstedet i Sønderho, desværre ikke er bevaret. Til en vis grad er der mulighed for at fylde nogle af disse huller ved hjælp af acciseregnskaber.

Acciseregnskaberne har ikke altid samme mæng-

de oplysninger som toldregnskaberne, de var udformet lokalt under magistratens auspici og havde et mindre standardiseret præg, selvom de faktisk var nævnt i toldforordningen. Stiftamtmanden havde opsyn med regnskabsførelsen og modtog gerne en kopi, men acciseregnskaber blev også sendt til revision i København.¹⁶¹⁾ Alt dette dog forudsat at købstaden selv »havde accisen«. Hvis den derimod skulle direkte i statskassen - og det gjaldt blandt andet samtlige de tolddistrikter, der ikke var knyttet til nogen bestemt købstad - så blev accisen opkrævet af tolderen, ført til regnskab i toldprotokollen og et selvstændigt acciseregnskab eksisterer følgelig ikke.

Accisen var, som navnet antyder, i første række en afgift erlagt ved ankomst og den pålignedes skibe og af og til visse varer efter forskellige regler - skibene altid efter læstetallet. Udgående accise efter vekslen- de takster fandtes også, men her kun på varer. Den indgående del af acciseregnskabet ligger i sin udformning ofte meget nær toldregnskabet, til tider er der tale om en kopi med fuldstændige toldseddelafskrifter - egentlig ganske unødvendigt af hensyn til accisen.¹⁶²⁾ Det er da også sigende, at man ved revisionen i alt fald fra 1731 anvendte de tilsvarende toldbøger til krydskontrol. De *skulle* stemme overens.¹⁶³⁾ Ganske vist finder man helt fra århundredets begyndelse acciseregnskaber af utrolig ringe kvalitet - de bevarede fra Vejle for årene 1701-05 er vedlagt en sønderlemmende revisionsantegnelse, allerede da udarbejdet ved hjælp af de tilsvarende toldbøger.¹⁶⁴⁾ Men senere synes der gennemgående at være kommet mere hold på opkrævningen, ofte vel fordi man lokalt overlod tolderen hvervet, hvilket turde gøre konformiteten med toldregnskaberne givet på forhånd. Skridtet toges fuldt ud i 1792, da tolderne fremtidig alene skulle tage sig af indbetalingerne og føre dem til regnskab i toldbogen.¹⁶⁵⁾ Det er således en net gang dobbeltadministration, som er baggrunden for, at der eksisterer et alternativ til toldregnskaberne. - Parentetisk kan bemærkes, at acciseregnskabernes lidt mere beskedne udformning og mere spredte forekomst sikkert har reddet dem for eftertiden i så stor udstrækning, som sket er. Over dem blev der ikke, som for toldregnskabernes vedkommende, udarbejdet flotte arkivregistraturer allerede i det 18 årh. og de har vel derfor været sværere at få kasseret?

På grund af rationaliseringen i 1792 kan toldregnskaberne kun suppleres for de to første årganges

vedkommende. Dette har kunnet gøres i 5 tilfælde, hvorefter resultatet for de tre årgange blev henholdsvis 46, 41 og de 45 1/2.¹⁶⁶⁾

Alligevel kunne den herved opnåede dækning af sejladsen ikke siges at være tilfredsstillende al den stund et så væsentligt distrikt som Ålborg stadig manglede for både 1769 og 1798. Til alt held havde søfarten ikke ringe nyhedsværdi for datidens aviser, og netop Jydske Efterretninger, Ålborg Stiftstidendes forgænger, bragte regelmæssigt oplysninger om ankomne fartøjer, rigtignok kun med angivelse af skippers navn, hjemstedet, afgangshavnen og ladningskategorier. Årgang 1769 af Jydske Efterretninger stod umiddelbart til rådighed, hvorimod årgang 1798 officielt ikke skulle eksistere, men lykkeligvis ikke desto mindre lod sig efterspore.¹⁶⁷⁾ Dækningen blev herefter forbedret med disse to, selvom oplysningerne må karakteriseres som mangelfulde. Med foregribelse af næste afsnits gennemgang af den følgende procedure, skal dog bemærkes, at der på grundlag af oplysninger fra *andre* regnskaber til en vis grad kunne rådes bod herpå. Skippere genfundet andetsteds kunne dermed tildeles et fartøj af rette type og læstetal i Ålborg havn. Dels på grund af en usikkerhed ved denne fremgangsmåde, dels fordi en del skippere ikke kunne findes andre steder end i Ålborg, måtte der til sidst skæres igennem og de resterende blev tildelt læstetal svarende til det typiske for pågældende hjemsted og afgangshavn. Besejlingstallene for Ålborg for 1769 og 1798 er således til forskel fra alle de øvrige delvis (re)konstruerede.

Materialets bearbejdelse.

Ved den videre behandling af toldregnskaberne m.v. har det ikke alene på grund af kildekritiske betænkeligheder, men også af rent praktiske arbejdsmæssige grunde været nødvendigt helt at se bort fra ladningernes art og mængde. Dermed ikke sagt, at disse oplysninger er ganske uden værdi. Ej heller, at øjnene under arbejdets gang har været lukket for, hvad der var gængse varekategorier ved dette eller hint toldsted - i den henseende er toldbøgerne meget illustrerende. Men sigtet har først og fremmest været at bestemme søfartens omfang og retning. Da en meget stor del af den indenrigs trafik måtte antages at foregå på København, blev toldbøgerne herfra også gennemgået. Alt blev medtaget fra den københavnske toldbog over skibe indkommet fra indlan-

det, mens kun provinsskibe blev siet ud af de tilsvarende bind med skibe indkommet fra udlandet.

En EDB-behandling af et materiale af så ensartet karakter var i den grad oplagt, at alle medtagne oplysninger med det samme blev ført på kodeark, disponeret med eet hulkort pr. skib pr. anløb med mulighed for at supplere med et ekstra kort med notater i særlige tilfælde.

Toldstederne nummereredes fra 1-49 og den øvrige identifikation bestod af en årstalangivelse, den fulde dato og løbenummeret i toldregnskabet.¹⁶⁸⁾ Det er herved muligt med fuldstændig sikkerhed at kunne gå tilbage fra hulkort til originalregnskab. Skipperens fulde fornavn(e) og efternavn(e) viste sig at kunne presses ind i henholdsvis 17 og 24 kolonner. Til angivelse af hjemsted og afgangshavn benyttedes en toleddet tal- og bogstavkode hentet andetsteds fra.¹⁶⁹⁾ Denne giver en fuldstændig entydig »oversættelse« af hvert eneste stednavn. Det har således ikke været nødvendigt på forhånd at foretage nogen som helst geografisk gruppering. Fordelen er indlysende. Enhver tvivl om et givet steds tilhørsforhold m.h.t. tolddistrikt har først skullet afklares ved den endelige bearbejdelse. Typeangivelsen, som ligeledes er ført entydigt over, er klaret ved hjælp af en talkode på to kolonner.¹⁷⁰⁾ Læstetallet krævede inklusive sine decimal - de mange halve læster - fire kolonner. Endelig var tilbage 6 kolonner til en eventuel måle-

brevsdato og en kolonne, som ved hjælp af et enkelt ciffer angav den eneste medtagne oplysning om ladingen. Der blev skelnet mellem last, ballast, begge dele samtidig, eller om der var tale om varer i transit, mindre kvanta varer, som lossedes ved forbisejling. Den firsindstyvende og sidste kolonne på kodearket og dermed hulkortet blev benyttet til et kontrolciffer.¹⁷¹⁾

Muligheden for at koble et ekstra kort på blev først og fremmest udnyttet, hvis der forelå en oplysning om skibets navn eller hvis der blev opgivet to forskellige afgangshavne samtidig - typisk flere havne i Norge. Ligeledes var kortet nyttigt, hvis der forelå andre særlige omstændigheder såsom ommåling, reparation eller lignende. Dette »kommentarkort« betød, at mange supplerende notater på løse kartotekskort kunne undgås. Det ekstra kort blev anvendt i henved 10% af samtlige tilfælde. Sammenlagt betød de 3 årgange regnskaber en indkodning svarende til temmelig nøje 30.000 hulkort.

Efter endt kodning fulgte hulning og derefter arbejde med fejlretning og programmering. Alt undtagen hulningen skete ved forfatterens egen arbejdskraft, hvilket om ikke andet skulle borge for en vis ensartethed i fejltagelserne. Det sluttelige resultat af så lang en proces så kort skitseret var da de udskrifter, udsorteringer og råtabeller, der ligger til grund for fremstillingen i de følgende kapitler.

VII. Søfarten på de danske provinsdistrikter omkring 1733.

Materialet fra de EDB-behandlede toldregnskaber er først og fremmest udnyttet til en række oversigtstabeller, hvor den indkomne tonnage for hvert enkelt toldsted dels er fordelt på grupper af afgangshavne, dels grupperet efter det angivne hjemsted. Endvidere er der foretaget en opdeling efter lade- ningsforhold - alt toldsted for toldsted for 1733 på Bilag 4.

Imidlertid er tolddistrikter kun vanskeligt indbyrdes sammenlignelige - forskellen på de 543 skibe på ialt knap 5000 læster, der fortoldede i Ålborg og de 4 små både a 1/2 læst, der samme år kom til Læsø, viser spændvidden. Geografiske og historisk betingede forhold må tages i betragtning for at nå til en

rimelig fortolkning af tabellerne. For at kunne danne sig et overblik over forholdene i tiden omkring 1733 og for senere at have et grundlag for at foretage sammenligninger såvel bagud som fremefter i tid, er det derfor valgt i dette kapitel at gennemgå de enkelte toldsteders besejling et for et meget detaljeret.

Skibsfarten analyseres på grundlag af de nævnte tabeller i Bilag 4 samt EDB-udsorteringer af grundmaterialet både ordnet kronologisk for hvert toldsted, alfabetisk efter skipperens navn, geografisk efter hjemstedsangivelsen og endelig efter afgangshavn. Det er herved muligt om nødvendigt at kunne følge hvert enkelt fartøj ved hvert eneste anløb i Kongeriget, hvad enten det sejlede indenrigs eller

indkom fra udlandet. Dette er da endvidere udnyttet til de eksempler på ruter og rejser, der gives hen ad vejen. Hver gang en skipper med navns nævnelse optræder i det følgende, er han valgt med omhu og står alt efter omstændighederne for det typiske eller det modsatte.

Toldbogsmaterialet er endvidere anvendt direkte ved de anførte eksempler på karakteristiske ladninger og endelig er toldbøgernes varestatistik - for så vidt den eksisterer - benyttet til at give et summarisk indtryk af pågældende distrikts eksport og import. Det må understreges, at toldstatistikken kun er brugt illustrativt. Den er hverken fuldstændig eller pålidelig nok til at kunne sættes i tabeller, især da tolderne havde en vekslende praksis med hensyn til rubrikkerne Danmark og Hertugdømmerne. Den sidste mangler ofte, fordi slesvigske byer i flere henseender havde rettigheder på linie med kongerigske. Varer til og fra Hertugdømmerne kunne da blive regnet for danske. Toldstatistikken vakler i rubriceringen mellem et geografisk kriterium og et toldtek-nisk. Konsekvens var der kun med hensyn til Norge. Det er en ringe trøst, at samtlige varer uanset oprindelse eller bestemmelsessted, hvadenten de var toldpligtige eller ej, *skulle* tælles med - forsåvidt de stod på toldsedlen eller var angivet.¹⁷²⁾

Endelig er materialet i Stiftsrelationerne fra 1735 inddraget.¹⁷³⁾ Den korte tidsafstand mellem disse og de bevarede toldbøger fra 1733 giver en ypperlig mulighed for at kigge de indberettende byfogeder, magistrater og også toldere i kortene, samtidig med at faktiske oplysninger om havneforhold og lokale søfartsproblemer har kunnet sættes i relief af, hvad der rent faktisk foregik i de enkelte tolddistrikter på denne tid.

Problemet omkring repræsentativiteten af en enkelt årgang toldregnskaber vil blive taget op i det følgende. Det foreliggende kapitel har først og fremmest til formål at give et velunderbygget øjebliksbillede af skibsfartens omfang, retning, forskelle og ligheder i sejladsmønster, fartøjsstørrelse, ladningskategorier m.v. i de enkelte distrikter og landsdele. Materialesituationen gør, at 1730'erne er den tidligste mulighed for en oversigt af denne art. Af samme grund er det gjort detaillert og fyldigt. Læseren må bære over med, at samtlige tolddistrikter får en grundig gennemgang, men det vil være første og sidste gang, idet de følgende kapitler er lagt komparativt an.

Sjællandske distrikter I.

». . . alle de ind og udgaende Vahre bliver ved egne, Dragøe og Kiøbenhafns Skippere ind og udført«. Stiftsrelation, Præstø 1735.

Køge, Præstø, Stege og Vordingborg var alle typiske købstadsdistrikter. Alle havde egne skibe - Stege flest - selvom der i intet tilfælde var tale om nogen betydelig flåde. Fælles for dem var også den hyppige forbindelse til hovedstaden. Til Køge kom 29,5% af den indkomne tonnage fra København, til Præstø hele 89,3. De andre lå der imellem.¹⁷⁴⁾

Køges eneste fartøj, et »fløyteskib« på 25 læster - i toldregnskabet dog betegnet krejert - foretog i 1733 to rejser på Bergen, hvor kornvarer blev afhændet og en returladning af saltet og tørret fisk samt tran blev indtaget. Dette var dog ikke Køges eneste forbindelse med Norge. Allerede inden køgeskipperen Henrik Torstensen kom hjem fra den første tur, havde byen haft besøg af hele tre fartøjer fra Bergen. Endvidere ankom Jens Smit af Tønsberg tre gange det år med tømmerlast, og nok et par nordmænd kom til Køge efter først at have været i København. Vareudvekslingen med Norge fremgår klart af toldstatistikken, som angiver 665 td byg og 2430 td malt som eksporteret nordpå.

Ifølge de køgeborgeres egne kommentarer to år efter, skulle det være sjældent, at »nogle smaa fartøyer fra Sverrig med Kalck og Tømmer ankommer«. Der kom dog nogle i 1733. To galeother fra Gotland med kalk og en del mindre fartøjer hjemmehørende bl.a. i Hof sogn, Torekov og Kungsbacka kom ind fra Halmstad og Varberg. Endvidere registreredes et par fartøjer af og fra Stralsund og en enkelt lille båd fra Køge havde en tur fra Prerow i Pommern. I Køge mente man, at der nu snart ikke kom nogen fremmede eller norske til byen, men man har næppe været klar over, at byens forbindelser til Sverige og Østersøen iøvrigt - her ses bort fra Lübeck - var relativt hyppige.

Hertil kommer den for næsten samtlige provinsdistrikter så karakteristiske kontakt med Lübeck, hvor man hentede »hør, humle, Specerie og anden smaa Kram«. Denne sejlads blev varetaget af 4 dragørskippere - heraf to med to ture - og en skipper fra Femern, ligeledes med to ture.

Mest tungtvejende i statistikken var Køges søværts forbindelse med København. Næsten en trediedel af tonnagen kom der fra. Bortset fra ovennævnte nordmænd, som fortsatte sydpå, blev forbindelsen med Hovedstaden i første række varetaget af dragørskippere, endvidere af et par københavnere og endelig af en sønderborger - sidstnævnte med hele tre ture. Undersøger man endvidere, hvordan Københavns andel var af trafikken *fra* Køge, viser det sig, at af den tonnagemængde, som har kunnet registreres som afgået fra Køge til indenrigs destination, tegner hovedstaden sig for knap 60%. Med dragørskipperne i spidsen hentedes salt, jern, tjære og stenkul i København. De få andre distrikter i Kongeriget, som Køge stod i regelmæssig forbindelse med, var Ålborg og Århus. Til førstnævnte sted var det udelukkende dragørskippere, som kom for at hente sild, mens det var århuskipperne, som kom fra hjembyen til Køge - sidstnævnte med ganske små fartøjer medførende den århusianske specialitet: træsko.

Den megen brug af dragørskipperne gav anledning til let undskyldende bemærkninger ved indberetningen i 1735. Det som foranledigede købmændene til at betjene sig af dragørfartøjerne var deres »letgående«. De kunne ved højvande flyde ind delvis lastede - indløbet til Køge var svært tilsandet.

Præstø havde i 1733 seks fartøjer, som tegnede sig for knap 30% af den indgående tonnage, mens dragørskippere overgik dem med knap 40% og københavnerskippernes andel var godt 25%. Fraset Peder Pedersen af Torekov, der kom ind tre gange fra Halmstad, Christen Olsen af Stege, som anløb to gange fra Bergen, samt de tre ture til Lübeck, som to stegeskipper og en præstøskipper tog sig af, var al den øvrige trafik fra Kongeriget. Henved 90% indkom fra København, hvortil yderligere kom et antal dragørskippere fra deres hjemhavn. Skibsfarten på *Præstø* var i utrolig grad en pendulfart mellem provins og hovedstad. Af den tonnage, der ankom til indenrigs destination *fra* *Præstø*, var godt 90% til København, resten fordelte sig ligeligt mellem Dragør og det øvrige land. Til Dragør førtes dette år langhalm i mængder til de »afbrændte gårde i Hollænderbyen«, det øvrige Danmark udgjordes fortrinsvis af Stege, hvortil skipperne vendte hjem efter at have anløbet *Præstø* fra rejserne til Lübeck og Bergen. Det var udelukkende præstøskipperne, dragørskipperne og københavnere, der varetog pen-

dulfarten og fragten fra *Præstø* var brænde. Fraset 500 td byg og 1500 td rug samt en kvart million mursten har byens udførselsstatistik hovedvægten på brænde. Godt 1700 favne, langt den mest tonnagekrævende del. Samtlige præstøskippere sejlede København/retur. Rekordens det år havde Jens Paulsen med en jagt på 6 læster: 13 ture ialt. Færrest nåede Peder Hansen - fem - men det var også med en galeoth på 16 læster.

Da byfogeden i *Præstø* 1½ år senere havde lejlighed til at kommentere *Præstø*s søfart, hed det om byens skipper, at de gik på København, Norge og Lübeck - stegeskippernes andel blev ikke betonet, selvom byfogeden åbent vedgik, at en stor del af sejladsen skete med andre steders skibe. Varerne til hovedstaden opregnede at være malt, rug, byg, rugmel, langhalm, aske, mursten og tagsten - »og når sligt ej er at bekomme fører de Brendeved fra omkringliggende Proprietaire Skove, og siden kommer mestendel baglastet hjem, undtagen at de somme Tider om Aaret til Kiøbmændenes Fornødenhed fra Kiøbenhavn indfører Specerier, Vin, Salt, Hør, Hamp, Jern, Tran, Linned, Tømmer og andre grove Varer«. De »proprietaire« skove kan let stedfæstes. Flagskibet i *Præstø*s flåde var galeothen på 16 læster ejat af commerceraad Voigt på Nysø.

Om farten på Lübeck hed det, at man af og til udførte nogle tønder byg for ballastens skyld, men i de fleste tilfælde sejlede man tomme dertil. Varesortimentet fra Lübeck - som var typisk - var humle, hør, glas, krydderier og Nürnberger kram, som købmændene kunne sælge til landmændene, der til gengæld leverede flæsk, kød, korn, ærter, brænde, hør, halm, ost, smør, honning, voks, »samt anden paa Landet tillagde Varer og Kreaturer«. I byfogedens fremstilling finder man købstaden i den traditionelle rolle som mellemlid mellem sit opland og omverdenen. Her ikke alene med den forventede kornhandel den ene vej og grovvarer, kolonialvarer og kram den anden vej. *Præstø*s brændeeksport - efter byfogedens udsagn i mangel af andet - var så væsentlig, at det tiltrak fartøjer fra hovedstadsområdet i stort tal. *Præstø* havde af den grund den næststørste besejling af samtlige sjællandske distrikter. Ikke desto mindre fastsloges det indledningsvis i Stiftsrelationen: »Skibsfarten er kun af ringe Beskaffenhed«.

Fra *Stege* indberettede man væsentlig mere optimistisk, at byen i nogen tid var gået frem ved »skibe-

rum og sejlads«. Steges egne fartøjer udgjorde da også 70% af den indkomne tonnage. Resten var delt nogenlunde ligeligt mellem dragørskippere, københavnerne og et kontingent fra Hertugdømmerne. Hertil kom de obligate småbåde hjemmehørende i Torekov, samt et par svendborgfartøjer i transit. Sejladsen fra Stege på resten af Kongeriget gik for henvend to trediedele vedkommende til København. Resten var fordelt mellem Dragør og andre destinationer. Det sidste afspejler indberetningens ord om, at man havde så mange fartøjer, at nogle kunne bortfragtes til andre købstæder, som det netop ovenfor er konstateret for Præstø vedkommende. Et par stegeskipper var dog i Ålborg for at hente sild til hjembyen.

I forhold til Norge og Hertugdømmerne bekræftes ligeledes indberetningens positive indtryk af stegeskippernes aktiviteter. Norske fartøjer kom ikke til byen, men stedets egne foretog to rejser på Bergen, fire på Arendal og en på hver af byerne Kristiania og Kristiansand. Varesortimentet var naturligvis korn på opturen og jern, tømmer, dehler og lægter samt interessant nok brænde på nedturen - på Møn var kun lidt brænde at få til købs »og slet intet for borgerskabet til udvisning«. Møn var på dette tidspunkt kongeligt domænegods.

Stegefartøjerne dominerede også i farten på Hertugdømmerne, fortrinsvis Flensborg - $\frac{3}{4}$ af den indkomne tonnage herfra var stedets egne. Sammenlignet med Køge og Præstø må forbindelsen mod sydvest siges at have været ganske stærk. Hertil svarer også ordlyden i 1735, da man i Stege satte Flensborg og København på linie, når det gjaldt afsætningen af korn, som i de to byer blev »fortusket« for penge eller varer. Eksportstatistikken er ikke udspecificeret på aftagerområder, men bruttotallene er 7500 td byg, 6000 td rug og 1000 td malt. Hvor kornvarerne gik hen kan således ikke aflæses. - Tilbage står at nævne, at man fra Stege også hentede varer i Lübeck, hvortil afsattes en lille smule korn. Statistikken, som har en rubrik for det egentlige udland, angiver 80 td byg og 83 td hvede. Det er nok atter funktionen som ballast, der har været den væsentlige.

Men alt var ikke idel glæde i købstaden på Møn. På trods af den indledende konstatering af en positiv udvikling for sejladsen følte man sig i Stege stærkt trykket af dragørskipperne. Det konkrete klagepunkt var magasinkornet, som blev udskibet for

kongelig regning med fartøjer fra Dragør, »ligesom de frem for alle andre der til var privilegerede«. Resultatet var, hed det, at byens egne fartøjer måtte ligge stille, de fattige skibsfolk i Stege måtte lide nød osv. Stegeboernes påstand om magasinkornet kan bekræftes. Det blev faktisk afhentet af jagter fra Dragør, hvilket klart fremgår af bemærkninger ved de enkelte udklæringer.¹⁷⁵) Derimod kan man føle nogen skepsis overfor de anførte følgevirkninger. Skal man tro eksportstatistikken, udgjorde magasinkornet i 1733 kun 20% af byggen og 13% af rugen. Og byens fartøjer lå ikke stille i 1733. Tværtimod.

Samme år var der kun et par mindre jagter i fart med skipper fra Vordingborg, hvortil muligvis skal lægges en galeoth på 8 læster ført af Willum Lafretzen af Flensborg. Denne er i acciseregnskaber fra tidligere år set angivet af Vordingborg, men kom iøvrigt kun ind fra Flensborg to gange i 1733.

Jacob Sørensen af Vordingborg begyndte året med at købe en jagt på 4 læster i Nykøbing Falster. Herefter fulgte en tur til Helsingør, en til Ålborg og to til Lübeck. Niels Brims foretog to trekantrejser over Stubbekøbing til Flensborg og hjem. Ikke sært, at byens egne skipper kun tegnede sig for godt 5% af den samlede besejling, som forøvrigt var af beskednen størrelsesorden.

Godt 40% af de indkomne skibe - regnet efter læstetal - kom fra København, og omvendt indkom til hovedstaden næsten 60% af fartøjer udsejlet fra Vordingborg til kongerigsk destination. Farten på København blev med en enkelt undtagelse varetaget af et par store københavnergaleother og en del mindre dragørjagter. Betydende nok deltog stedets egne ikke.¹⁷⁶)

Særpræget for Vordingborg var en nettoimport af korn. Ganske vist eksporteredes ifølge varestatistikken byg, rug og malt til Norge og det øvrige Danmark - dog kun nogle hundrede tønder af hver kategori. Derimod havde byen en stor import af havre - 2785 td. Denne kornsort tyder på heste, hvilket stemmer ganske godt med, at Vordingborg slotsplads på daværende tidspunkt var opfyldt af baraker og stalde. Rytterdistriktets heste skulle fodres, og foderet kom utvivlsomt for størsteparten fra Nykøbing Falster, som netop i sin eksportstatistik havde et par tusind tønder havre til indenlandsk destination, og hvorfra kom en halv snes jagter ført af nykøbingskipper. I det hele taget var Vordingborg i

højere grad end Køge og Præstø i forbindelse med nabodistrikterne - ikke alene med Nykøbing, men også med Nakskov, Bandholm, Nysted, Stubbekøbing og Stege.

Kontakten med tilgrænsende tolddistrikter skyldes ikke mindst, at disses skippere simpelthen varetog væsentlige dele af Vordingborgs forbindelse med den øvrige omverden. Farten på Flensborg var domineret af flensborgere, men assisteret af en jagt fra Fejø under Bandholm tolddistrikt. Bergensfarten varetoges af to skippere fra Stubbekøbing og en fra Stege. Tilsvarende tog stegeskipperne sig af halvdelen af transporten fra Lübeck og en enkelt afhentning af sild i Ålborg.

Ikke sært at kommentaren fra Vordingborg kunne sammenfattes i bemærkninger om manglen af en skibbro, om fartøjer, der måtte fragtes og om en »slet« skibsfart. Det sidste skal naturligvis først og fremmest forstås som slet set fra et vordingborgsk synspunkt. Skipperne fra Stege var næppe kede af fragtfarten.

Fælles for besejlingen af disse fire tolddistrikter - Køge, Præstø, Stege og Vordingborg - var således den nære tilknytning til København. Hvad enten man opregner, hvor mange, der kom *fra* hovedstaden eller, hvor mange, der gik *til* København, kommer man op på betragtelige procenter. Fælles for de fire var også, at en meget væsentlig del af sejladsen til og fra København skete med skippere fra hovedstaden og Dragør - mindst for Steges vedkommende. Sidstnævnte var det eneste distrikt, der havde tonnage i overskud til fragtfart fra nabodistrikter, selvom det utvivlsomt foregik i hård konkurrence med dragørskippere. Disse var langt den mest betydende enkeltgruppe med sammenlagt 192 anløb med ialt godt 1000 læster. Gennemsnitsstørrelsen var karakteristisk lille: $5\frac{1}{2}$ læst i modsætning til københavnerne, der var på næsten det dobbelte. Tilsammen udgjorde fartøjer fra hovedstaden og dens søfartsmæssige satellit over halvdelen af den samlede besejling i de fire distrikter.

Der var endvidere mange fælles træk, når det gjaldt vareudvekslingen med Norge og Lübeck, træk, der som det vil vise sig, var karakteristiske for snart sagt alle tolddistrikter øst for Grenen. Derimod spillede Flensborg som alternativ til København kun en rolle for de to sydligste, Vordingborg og Stege.

Sjællandske distrikter II.

»Deris fahrt er nesten aarlig til Norge med Korn Vahre af Rug, Biug og Malt, hvorfra de igien fører fiske vahre, trahn, steenkull, Jern, Brædder og alleslags bognings-tømmer, ja vel undertiden i Bergen antager fracht til Lübeck med fiske vahre . . .«

Stiftsrelation, Skelskør 1735.

Købstadsdistrikterne ved Storebælt og Smålandshavet - Kalundborg, Korsør, Skelskør og Næstved - havde ikke nær den samme hyppige forbindelse med hovedstaden. I de tre sydlige kom kun 5-6% af den indgående tonnage derfra, mens Kalundborg lå højere med over 9%. Anderledes procenter fås for fartøjer fra Norge - højest ligger her Korsør med godt 43%, lavest Næstved med små 30%.

Kalundborg og Korsør havde begge en flåde i størrelsesordenen 100-150 læster, mens Skelskør havde noget færre og Næstved kun et enkelt fartøj af betydning.

I Kalundborg stod byens egne fartøjer for små 30% af besejlingen. Fra det øvrige Danmark var den største gruppe fra Samsø, mens Hertugdømmernes andel, som udgjorde 20%, var fordelt ligeligt mellem Flensborg og Sønderborg. Den halve snes norske skibe - godt 13% - var fra Sydnorge: Arendal, Tjømø, Tønsberg, Nedenes m.v. - et enkelt fartøj fra Trondheim, et skib på 27 læster var undtagelsen.

Det store antal skibe indkommet fra Norge peger mod en stor vareudveksling nordpå. Norgeshandelen var da også det eneste, man i Kalundborg fandt det værd at nævne i 1735. Til gengæld for korn hjembragtes tømmerlast, jern, stenkul og lidt salt, hedder det. Hvilke skibe, der helt præcist *afgik* til Norge med kornladning fra Kalundborg kan kun tilnærmelsesvist afgøres med den her anvendte teknik, hvor kun ankomne skibe er registreret; endvidere mangler toldbogen fra 1733 en varestatistik. Men der foreligger en mikroundersøgelse af byens handel og søfart af Helge Hammer.¹⁷⁷) Det fremgår her, at kalundborgskippere transporterede halvdelen, nordmændene henved en fjerdedel og andre danskere - væsentligst samsinge - den sidste fjerdedel

af de ialt godt 12.000 td kornvarer, som udførtes i 1733. Men hertil kom en eksport af godt 5.000 td til Flensborg, overvejende på denne bys fartøjer, men også med deltagelse af kalundborgske. Endelig udførtes 5.000 td - mest kongeligt magasinkorn - til Rørvig tolddistrikt og til hovedstaden, de eneste indenlandske destinationer, hvortil fartøjer i større omfang kom ladede fra Kalundborg. I den forbindelse kan anføres, at knap 20% af fartøjerne fra Kalundborg til indenrigsk destination anløb København. De øvrige godt 80% var først og fremmest fart i ballast til østjyske distrikter såsom Århus og Vejle. Sidstnævnte sted var det favnebrænde, som skibe fra Kalundborg og Samsø kom for at hente. En væsentlig del af det udførte korn var nemlig blevet formalteret i Kalundborg, hvilket krævede brændsel.¹⁷⁸⁾ Således havde også en del af den indenrigske sejlads fra og på Kalundborg en snæver sammenhæng med den helt centrale norgeshandel.

Skibsfarten fra det egentlige udland til Kalundborg var beskeden. Ialt 5 rejser fra Lübeck blev klaret af små Kalundborg-jagter. Et par både fra Landskrona og Kungsbacka udgjorde det svenske element og endelig indkom et par galeothers - henholdsvis en sønderborger på 16 læster og en fra Eckernförde på 28 læster - fra Gotland med kalk. Gennemsnitsstørrelsen for skibe, der sejlede med korn på Norge var mellem 12 og 13 læster.¹⁷⁹⁾

Korsør havde flere skibe end Kalundborg, hvilket afspejler sig i besejlingsstatistikken: 39% var stedets egne, næststørste gruppe var norske, 21%. Da den samlede indkomne tonnage var lidt mindre i Korsør, må dette betyde en mere norskorienteret sejlads, hvilket da også bekræftes af, at mere end 43% indkom nordfra. De norske afgangshavne var i første række Mandal, Arendal og Tønsberg med skippere fra sidstnævnte og Tjømmø i spidsen. Hertil kom fartøjerne fra Korsør - her en enkelt med to bergensture. Kun 5 anløb skete ved skippere fra nærliggende distrikter: Samsø, Skelskør og Nyborg. Gennemsnitsstørrelsen for disse norgesfarere var godt 13 læster. Udførselsstatistikken giver som venteligt et tal lidt mindre end for Kalundborgs vedkommende, nemlig knap 10.000 td til Norge, samt henved 4500 til det »øvrige Danmark«, det vil i dette tilfælde sige Flensborg.

Kontakten med de slesvigske byer var regelmæssig. Johannes Johansen og Christian Lorendzen -

begge af Sønderborg og begge med en jagt på 5 læster - var faste gæster. Tilsvarende Jens Marchussen af Jørgensby med jagten på 4 læster og Petter Bladt af Flensborg med en galeoth på 9½. Nedenstående er et eksempel på en typisk ladning fra Flensborg.

Korsør toldbog, indgående nr 267, 28 november.

Skipper Jens Marchussen af Jørgensby, sin Jagt dr 4 læster. kommen fra Flensborg, hafde inde,

	Rd	Md	Sk		
2 Skippund Hør	2	-	-		
½ Skippund Hamp	-	-	9		
12 Tønder Tjære	-	-	48		
7 Skippund Norsk Stangjern, frj	-	-	-		
2000 Muursteen fri efter					
1000 Tagsten	Attest				
	laste penge	-	-	32	
		2	89	Rd	Sk
	oppepenge		35¼	3	28½
	½ stemplet papier				6 Sk.

Det er valgt i dette første ladningseksempel at gengive in extenso, idet specielt en flensborgladning er anskuelig med hensyn til det rent toldtekniske. Skipperen medførte både en toldseddel fra Flensborg, en magistratsattest, han udfærdigede en angivelse og Korsørs Vejer og Måler skrev en seddel. Hør, hamp og tjære var udenlandske varer, som derfor var toldpligtige. Stangjernet var fra Norge og derfor pålagt en mellemrigstold. Denne var imidlertid allerede betalt, da jernet gik fra Norge til Flensborg og det kunne derfor frit afsættes indenfor monarkiets grænser. Endelig hørte det til flensborgernes privilegier, at varer fremstillet i selve Hertugdømmerne frit kunne eksporteres til Kongeriget, i tilfældet bygningsmaterialer endda helt uden afgift. Lastepengene var en generel afgift på al tonnage - her gik flensborgeren også til indenrigs takst. Endelig selve toldbeløbet. Det beregnedes i Croner, derfor en kursforskel at udligne, når betalingen reelt skete i Courant. Sluttelig skulle skipperens angivelse ske på stemplet papir. Den medbragte magistratsattest tjente naturligvis til bevis for murstenenes og tagstenenes oprindelse.

Ovenstående eksempel er overordentlig typisk for småjagterne fra Flensborg og Sønderborg, både hvad angår fartøjets størrelse og varesortimentet. Helt anderledes et særsyn var det, at Korsørs næststørste fartøj, en galeoth på 23 læster, kom ind helt

fra Stockholm. Også det største på 26 læster var på en længere rejse. Efter at have været i Bergen gik det direkte til Lübeck og derefter hjem.¹⁸⁰⁾ Denne trekanttur vejer tungt i statistikken over fartøjer indkommet fra Lübeck, men ellers var farten herpå den traditionelle. To korsørskippere, Jens Pedersen og Peder Pedersen Aaris, tegnede sig for tilsammen 7 ture, begge med jagter på 6 læster. Hertil kom et par andre fra Korsør med mindre jagter og både, samt i et enkelt tilfælde en flensborger og en skipper fra Nyborg. Alt dette foregik direkte Korsør/Lübeck retur. Trekantandel over Norge var undtagelsen.

Et helt specielt fænomen var færgefarten, som ellers ganske er holdt udenfor denne fremstilling. Færger kunne bruges til andet end passagerer, bagage og post, og de blev det. 3243 stykker kvæg, 238 heste og 178 svin indgår i importstatistikken fra Korsør, og disse dyr blev for størstepartens vedkommende overført med Korsørs 4 færger og de 6 fra Nyborg. Kvæget må antagelig have fortsat rejsen over Sjælland »til fods«.

I indberetningen fra *Skelskør* byfoged gives en indgående beskrivelse af byens søfart. Stedets fartøjer grupperedes systematisk efter størrelse og funktion. En krejert og to galeother var i fart på Norge både Søndenfjelds og Nordenfjelds, idet der undertiden blev indtaget en fiskeladning fra Bergen til Lübeck, og færden kunne endda fortsætte til Gotland efter kalk. En brigantine og nok en galeoth danner den næste gruppe - ligeledes i norgesfart, for brigantinen vedkommende dog eventuelt suppleret med en tur på Dantzic eller Königsberg, mens galeothen ofte gik i fragt på Lübeck for købmænd i Næstved. En tredje gruppe på 3 mindre jagter sejlede på Flensborg med korn og hjemførte tagsten, mursten, hør, hamp, humle, tjære, jern m.v., eller de gik til Lübeck efter de samme varekategorier. Endelig skulle jagterne også pleje at anløbe »Sverrig og Skåne« i ballast og derfra hjemtage møllesten, bast, reb, beg, tjære og brædder. Endelig bestod en fjerde og sidste gruppe af 5 åbne både, der blev brugt lokalt som pramme, idet fartøjer, der stak mere end 5 fod ikke kunne gå ind til den »nye bro og skibsplads«, men måtte losse på rheden. Af fremmede fartøjer anførtes norske og flensborgske, der for begge grupper vedkommende kom for at hente korn i bytte for henholdsvis tømmer og mursten m.v.

Byfogedens indberetning indledes ganske vist med havneproblemet, som ikke ville kunne klares uden »ekstraordinær hjælp og assistance« - ønsket om offentlig hjælp var gængs for alle byer med tilsandede havne - men ellers gives der gode og nøgterne oplysninger, der kan sammenlignes med sejladsen, som den foregik 1½ år tidligere. Handelsflåden var da fuldstændig den samme, 13 fartøjer på godt 80 læster.

Skelskørs skibes andel af den samlede besejling var på papiret godt 28%, men tager man i betragtning, at byens største fartøj, krejerten på de 28 læster blev ført af en skipper fra Sønderborg, skal procenten hæves til knap 40. Sønderborgskipperen gik iøvrigt ganske rigtigt i trekantfart Skelskør-Bergen-Gotland-Skelskør. Det næststørste fartøj var i lignende brug, blot her med Bergen og Sønderborg som de andre hjørner i trekanten. Byfogedens ord om fragtfart på nabodistrikter kan også bekræftes, såvelsom oplysningen om forbindelsen til Königsberg og Lübeck med brigantinen på 10 læster. Tilsvarende var de mindre jagters færd i overensstemmelse med indberetningens ord. Eneste afvigelse fra Stiftsrelationen kan konstateres for en af de små både, der ikke nøjedes med at fungere som pram ved byen, men gentagne gange tog turen til Bandholm. 268 tønder hvede i importstatistikken skal ses i denne forbindelse.

Skelskør havde således fartøjer i ganske alsidig fart, hvilket dog ikke forrykker billedet af den direkte norgesfarts store betydning. Næsten 43% af den indkomne tonnage kom derfra - en størrelsesorden svarende til de andre sjællandske byer ved Storebælt. Eksportstatistikken har svarende hertil godt 5000 tønder byg, rug og malt. En tilsvarende mængde angaves at være gået til »danske« destinationer. En københavnsk bojert på 32 læster gik fuldstøt til hovedstaden med 1220 tønder rug - en glimrende illustration af, hvor meget den store spændvidde i fartøjsstørrelsen kan betyde. Og endda var et fartøj på 32 læster internationalt set så absolut i mellemgruppen! Forbindelsen til hovedstaden iøvrigt var dog minimal, hvorimod der anløb et antal jagter fra Flensborg og Jørgensby, som må have hentet det meste af det øvrige korn. Sluttelig sås også en del både fra Ærøskøbing i størrelsesordenen 1/2 og 1 læst, samt nogle tilsvarende fra Rudkøbing - de sidste med køer.

Næstved havde i 1733 kun en 8 læster stor jagt samt en båd og besejlingen af byen var af forholdsvis ringe omfang. Kun 12% af den indgående tonnage var med eget skib(e); man måtte ty til at befragte fartøjer, som det er fremgået, bl.a. fra nabodistrikterne. Dette var endda vanskeligt, hvis man skal tro indberetningen fra Næstved, idet fremmede skippere satte fragten dyrere og alle slags varer højere på grund af de besværlige forhold for sejladsen. Der fortoldedes ved Karrebæksminde en god mils vej fra byen, hvilket allerede var galt nok, men selv her var forholdene så dårlige, sagde man, at knap en pram kunne indflyde på grund af bolværkets slette stand og den almindelig »tilstopning«. Sejlet blev der dog på Karrebæksminde og i relativt stort omfang fra Norge, hvorfra små 30% af den indløbne tonnage kom - omend kun fordelt på 8 anløb. To nyborgsskippere og en af Læsø tegnede sig for den danske andel, to norske for de øvrige. Halvdelen indkom fra Bergen, hvortil ovenikøbet kom en bergenskipper, som først havde anløbet Køge. Hertil svarer da 4500 td malt afsendt til Norge ifølge eksportstatistikken, hvorimod der næsten ikke gik noget til det øvrige Danmark, tværtimod. De mange anløb af småfartøjer fra resten af Kongeriget bestod for størsteparten af både og jagter fra Bandholm - 10 i tallet - hvilket stemmer godt overens med de 450 tønder hvede i importstatistikken.

Til dette kom et kontingent mindre slesvigske jagter samt større hertugdømmefartøjer med kalk fra Gotland. Den overraskende høje procent for skibe indkommet fra Sverige - 20% - har den ganske specielle forklaring, at Herlufsholm var under reparation på denne tid. I tidsrummet fra slutningen af maj til begyndelsen af august indkom således 5 ladninger fra Gotland - toldstatistikken siger 186½ læst kalk - med fartøjer bemanded med skippere fra Åbenrå, Stockholm og Visby. Fænomenet må naturligvis siges at have karakter af engangsforeteelse, selvom det kan være foregået over nogle år; indberetningen har udtrykkeligt også en bemærkning om kalk, tømmer, tjære og brædder fra Gotland og Sverige. Men ser man bort fra disse lejlighedsvisе Gotlands-farere, får besejlingen af Norge relativt større vægt, og kommer derved på linie med den tilsvarende fra Kalundborg, Korsør og Skelskør.

Endelig genfinder man i Næstved den obligate lübeckerfart, varetaget af Næstveds eneste jagt samt af to naboskippere fra Korsør og Skelskør. Tre skip-

pere med tilsammen 8 rejser. Alt tyder på, at denne afhentning af varer var et betroet stykke arbejde. Årets sidste ladning fra Lübeck kom ind med skipper Mandahl af Skelskør den 14. november og giver i sin alsidige sammensætning et glimrende indtryk af, hvad man her hentede til dækning af vinterens forbrug inden næste sæson gav anledning til at fylde de i sandhed små lagre op. Det er derfor valgt at gengive hele toldbogens varespecifikation.¹⁸¹⁾

No. 63 Dend 14 Novembr: Hans Jørgen Mandal af Skielskør kommen fra Lybeck med sin galiot dr 9 lester og indehafte:

For Christian Polsen af Nestved:

5 td fransk Salt
3 td lyneborg Salt
1 td Allun w 18 Lpd
1 td Smack w 160 pd
2 td med glas og Bottellier verdie 3 Rd
½ td med Poppentø verdie 4 Rd
½ td brun brisal w 50 pd
½ td Rødt dito 50 pd
½ td Victril w 150 pd
¼ td Rosiner w 50 pd
¼ td Corender w 53 pd
¼ td Ingefer w 25 pd
¼ td Risengryn 80 pd
en Pache med 20 all filtbay og 6 alen Kirsey
6 bt hør w 20 lpd
6 poser humle 1½ skpd
1 ancher fransk viin

Frederich Horneman

¼ td Corender w 52 pd
¼ td Risengryn 80 pd
¼ td Ingefer w 25 pd
½ tønde der udi:
Neglcher 1 pd
Cartemomme 1 pd
Moskatblomme 1 pd
Mønne 2 pd Mandeler 8 pd
Canel 2 pd Indigo 2 pd
½ td bleghvidt 50 pd
¼ td Victril 70 pd
1 Lade med 25 pd hvid sebe
2 Riis trycke Papier
1 Riis skrifpapier
2 Riis graapapier
4 td glas og Bouttellier verdie 8 Rdr
1 Ame fransk viin
3 poser Humle
25 pd Sage
2 dusin Knappenaale 60 breve
50 dusin Hegter og Maller
1 dusin Saxe verdie 1 Rd
½ td Poppentø
2 td Lyneborg Salt
4 td fransk salt
4 bunter hør w 20 lpd
En Paque der udi:
6 par uldne Ermer
6 stk ulden Nathuer

6 par ulden Mandsstrømper
1 Kiste gemeen Vindv glas
 $\frac{1}{2}$ td med 102 pd topsucher

Olluf Lelling

3 seche humle 30 lpd
3 td Lyneborg Salt
10 bunter hør w 30 lpd
4 seche Blaar w 2 skpd
 $\frac{1}{2}$ stk filt bay 45 allen
1 td glas og bottellier verd 3 Rd
 $\frac{2}{3}$ td Corender 100 pd
 $\frac{1}{2}$ td Rosiner 130 pd
 $\frac{1}{4}$ td Spis Commen 40 pd
 $\frac{1}{2}$ td Svedsker
 $\frac{1}{4}$ td okkergerl 50 pd
 $\frac{1}{4}$ td annis 40 pd
 $\frac{1}{4}$ td Eble
 $\frac{1}{4}$ td Sandblaa 30 pd verd 2 Rd
En tønne der udi:
Umbra 20 pd, Kugellack 4 pd
Canel 10, pd, Neglicher 10 pd
Cartemomme 10 pd
Moskatblomme 1 pd
og Saffren $\frac{1}{2}$ pd.

Opdelingen af ladningen på flere købmænd var gængs; det var sjældent, at skippere destineret til Lübeck kun havde een bestillingsseddel med. Ladningseksempler med væsentlig længere opregninger af vareposter kunne anføres, men ovenstående gengiver udmærket den karakteristiske blanding af isenkram, krydderier, farvestoffer, klæde, glas, sukker og papir. Alt i meget små kvantiteter. De eneste varer fra Lübeck, som fyldte og vejede blot noget, var hør og hamp. Ofte hjemtog de lidt større fartøjer dog mursten som ballast.

Samsø adskiller sig fra de hidtil nævnte ved at være et ødistrikt med lovfæstet ret til sejlads og eksport af »landets produkter«. ¹⁸²⁾ Øen besad en handelsflåde, der i størrelse overgik mangan købstads. Syv krejter, skuder og galeother i størrelsen fra 9 til 20 læster, seks jagter fra 3 til $8\frac{1}{2}$ læst samt 11 både i størrelser fra $\frac{1}{2}$ til 2 læster. *Samsø* blev da også for næsten 80% vedkommende anløbet af egne fartøjer. Fælles med de sjællandske Storebæltsdistrikter var en hyppig besejling af Norge. 11 af 12 skibe indkommet derfra var øens egne. »Lammet« på 20 læster var en tur i Bergen, de øvrige sejlede på Sydnorge - især Øster Risør og Kristiansand - anført af »Løven« på 16 læster. En enkelt nordmand fra Nedeneslen kom til øen det år, de øvrige fremmede var fire af de velkendte jagter fra Hertugdømmerne samt et par mindre fartøjer fra Århus.

I farten på København dominerede øens egne totalt. Samtlige indkomne fra hovedstaden var samsinge - 10 anløb med ialt 135 læster - og anløb af København direkte fra Samsø - 8 i tallet - var ligeledes med samsøfartøjer. Der må være fragtet en del korn og ærter til hovedstaden, for overfor en samlet eksport af disse varer til Norge på 4500 td, står i statistikken en eksport til det øvrige Danmark på ikke mindre end knap 7500 td, og det må være begrænset, hvor meget de 4 jagter fra Flensborg og Jørgensby kunne afhente, selvom de i farten sydpå blev assisteret af samsøjagter. Også Århus kan imidlertid have aftaget kornvarer, idet byen var den eneste kongerigske destination udover København, hvortil fartøjer fra Samsø kom med ladning. Karakteristisk var det, at det var de større fartøjer - atter med »Lammet« i spidsen - der sejlede på hovedstaden, mens det var små jagter, der gik på Århus. Forbindelsen med Jylland iøvrigt varetoges af både fra Samsø, der hentede brænde hos jyske »proprieterier«. Hvorfra brændet helt nøjagtigt kom, kan ikke ses. Toldbogen siger blot Jylland. Forholdet var nemlig det, at samsøbådene gik med toldseddel fra Samsø og vendte tilbage til øen på den samme seddel, et privilegium, de kunne takke deres status som øboere for. Tilbage står at nævne, at den myreflittige skipper på »Lammet« også nåede en enkelt tur til Lübeck, hvorfra han vendte tilbage med en ladning, den eneste derfra det år.

Samsø var således i sin kontakt med omverdenen i sjælden grad i stand til at fragte på egen køl, hvortil kommer, at der var tonnageoverskud til også at sejle for andre. Samsinge ankom således både til Korsør, Kalundborg og Århus fra norske havne.

Samsø og købstæderne Kalundborg, Korsør, Skelskør og Næstved var alle karakteriseret ved Norges-fartens store betydning. Mindst gjaldt dette for *Samsø*, der som det eneste af disse distrikter havde en direkte fart på hovedstaden af nogen betydning. Til gengæld havde *Samsø* i lighed med Skelskør fartøjer at fragte bort - for en stor del netop til sejlads på Norge.

Forskellen mellem distrikterne ved Storebælt og gruppen ved Øresund og Møn ligger derfor først og fremmest i forholdet til henholdsvis hovedstaden og Norge. Endvidere fremgår det tydeligt af nedenstående, at det bortset fra toldstedernes egne fartøjer var et ganske forskelligt indslag af skibe andetsteds fra, der anløb. ¹⁸³⁾

Toldsteder	Hjemsted Dragør		København		Hertugdømmerne	
Kalundborg, Korsør Skelskør, Næstved og Samsø	8	75,0	8	123,5	73	584,0
Køge, Præstø Stege og Vordingborg	192	1048,5	82	797,5	23	230,0

Dragørskippere og Københavner-skipperer var således forholdsvis sjældne gæster ved Storebælt. Til gengæld var de her gennemgående større end de små jagter fra Dragør, som dominerede lokaltrafikken sydpå i Øresund.

Sjællandske distrikter III.

»Stædets søefart bestaar af de fartøyer som færgelaug et her haver«. Stiftsrelation, Helsingør 1735.

I *Helsingør* var de søværts forbindelser næsten helt og holdent knyttet til den gennemgående trafik i Øresund og til det færgelaug, som i første række betjente de forbipasserende sundtoldpligtige skibe og varetog overfart til Sverige. Ganske vist hævdedes apotekeren i byen at være ejer af et fartøj på nogle og tredive læster, som gik i fart mellem Holland og Østersøen. I *Helsingør* så man kun dette fartøj, når det betalte Sundtold, hvorfor det ikke kan undre, at det ikke er antruffet ved danske provinsdistrikter i 1733. Derimod foretog færgelaugets folk andet end helt lokal færgetrafik.

I nærværende undersøgelse er fartøjer med typebetegnelser som færge, færgesmakke, postjagt, fiskebåd og fiskejolle m.v. maskinelt bortsorterede. Denne procedure giver et skævt indtryk for *Helsingørs* vedkommende, idet benævnelser som færge, båd og jagt her anvendtes i flæng. Den samlede besejling af *Helsingør* opgjort til 193 fartøjer på ialt 864 læster er derfor i underkanten. En bruttoopgørelse giver 247 på tilsammen 1135 læster, hvoraf den største forbipasserende. Hertil kom 19 fartøjer, næsten alle disse også forbisejlere, som kun lossede et mindre kvantum i sundtoldbyen.

Størst af de *helsingørske* færger i 1733 var en jagt på $4\frac{1}{2}$ læst, resten bestod af et antal såkaldte »mellemjagter« på 2 læster og et stort antal joller. Besej-

lingsstatistikken viser ikke overraskende en hyppig kontakt med København. *Helsingørske* og københavnske færger i stort tal pilede i pendulfart op og ned ad Sundet. Det andet lidt fjernere operationsfelt for *helsingørfærgerne* var Rørvig tolddistrikt. Byen skulle forsynes og blev det for en stor del fra egnene ved Issefjorden. Transporten varetoges af færgerne suppleret med tre fartøjer fra København og en enkelt nyborgjagt. Svarende hertil viser toldstatistikken en helt overvældende overvægt på importsiden - fødevarer fra *Helsingørs* sydlige opland er utvivlsomt gået længere sydpå. Yderligere forsyninger fra resten af Kongeriget løb ind med mindre fartøjer fra diverse distrikter, mange var gengangere. Mads Andersen Læssøe af Sakskøbing, Casper Simonsen af Nakskov og Peder Larsen af Fåborg, alle med jagter på $5\frac{1}{2}$ læst. Lauritz Pedersen fra Grenå og Peder Larsen fra Skagen med henholdsvis en jagt på 4 læster og en båd på 1 læst er andre eksempler. Hertil utallige andre, som kun kom en enkelt gang. Større fartøjer fra indenrigske afgangshavne var færre i tallet; en enkelt skiller sig ud: Jørgen Lollick af og fra Århus anløb 7 gange det år på vej til København - en gang om måneden i sæsonen, hvilket nærmest ligner en form for pakfart, som understreger *Helsingørs* rolle som nyhedscentrum og mødested. De øvrige større skibe indskrænker sig til de nævnte forbipasserende, som i henved 30 tilfælde lossede lidt varer samtidig med at Øresundstolden blev erlagt. Hertil svarer ganske bemærkningerne i 1735-indberetningen om, at alt, hvad man havde brug for af hør, hamp og humle, fik man fra hollandske og lybske skibe, der passerede i Sundet. Tilsvarende skulle man have fået fransk vin og brændevin fra danske skibe på vej sydpå, mens salt blev købt i København. Foranstående giver sikkert et udmærket indtryk af de legale muligheder, hvortil kommer de unægtelig mangeartede lejligheder, der bød sig ved kadrejnernes direkte kontakt med de midlertidigt opankrede skibe.

Som tolddistrikt betragtet var Helsingør såre atypisk for danske forhold, hvorimod det nok tør siges, at stedet havde sit helt særegne og meget stærke maritime præg.

». . . at som ingen mand her i Byen eier noget fartøj, saa haver de faae handlende til dato betient sig med Fremmede, dog indenRigs Fartøyer, for at faae deres behøvende varer hidbragte . . .«
Stiftsrelation, Roskilde 1735.

Det fælles toldsted for hele Issefjorden og Roskilde fjord lå ved udmundingen i *Rørvig*. Her fortoldede samtlige fartøjer med ærinde til købstæderne Nykøbing, Holbæk, Frederikssund og Roskilde. Områdets egen flåde var beskeden - 4 fartøjer og en båd, hvoraf ingen hjemmehørende i Roskilde, hvis man skal tro besejlingsstatistikken. Lidt flere småfartøjer kan der imidlertid godt have været. Registreret blev kun de, der fortoldede ved *Rørvig*, ikke de, der forblev indenfor fjordsystemet. En form for registrering skete imidlertid af en hidtil uset gruppe, et par snese fiskerbåde, der anmeldte sig ved toldstedet med en såkaldt passerseddel for at hente korn til eget forbrug. Byfogeden i Nykøbing havde harske kommentarer til denne trafik, der gik udenom købstaden. Det var fiskere fra Ålsgårde, Hornbæk, Gilleleje, Tisvildeleje og Kikhavn, som på denne måde gik borgerne i Nykøbing i bedene. »Nogle få af dem fører en seddel med sig fra deres regimentsskriver og angiver sig på toldstaden ved Issefjorden, men den meste part gaar toldstedet ganske forbi både ved ind og udgående«. Og det hævdedes, at nogle tusinde tønder korn om året blev ført bort på denne vis. - Det er svært at vurdere, hvor meget overdrivelse, der ligger i byfogedens påstande. Når det videre anførtes, at dette korn var mere end fiskerne selv kunne fortære, og at de derefter ganske vist ikke turde sejle det til Helsingør, men omladede det og transporterede det videre pr. hestevogn, så er det i sagens natur svært at kontrollere. Til København turde gilleleje-fiskerne imidlertid godt sejle - hele 12 fiskerbåde fra Gilleleje ankom og klarerede her deres bådes indhold, som angiveligt stammede fra *Rørvig* tolddistrikt. Hertil kom, hvad de helsingørske færger ganske åbenlyst og lovligt afhentede.

Med så få egne skibe, kan det ikke undre, at

tolddistriktets egen andel af skibsfarten var så langt nede som godt 7% af den samlede besejling - alle købstæderne klagede iøvrigt over de elendige havneforhold. Ikke desto mindre havde distriktet den største indkomne tonnage af samtlige sjællandske - i resten af Kongeriget kun overgået af tre østjyske. Og 51,8% af læstetallet kom fra Norge, en ganske betydelig andel. I toldregnskabet er normalt specificeret, hvortil i fjorden fartøjernes ladning var bestemt, men man kan næppe forestille sig samtlige norske fartøjer sejle fuldt lastede helt til varernes endelige mål. Bemærkninger i indberetningen fra Roskilde om flådning af tømmer og opstabling på strandbred- den tyder på, at de fleste større fartøjer har måttet losse temmelig tæt ved fjordens munding, således velsagtens den skipper Ole Jacobsen af Tjømø, hvis ladning er gengivet nedenfor. Dette eksempel på en norsk tømmerladning viser klart, hvorfor det umiddelbart er meget vanskeligt at arbejde med varestatistik, når det gælder trælast. Et uital af dimensioner og kvaliteter findes anført.¹⁸⁴⁾

Indkomne nr. 132, 20/7.

»Skipper Ole Jacobsen af Thømøe med sit Skude drægtig 9 læster, er her indkommen fra Thønsberg og medfører, som hand udi Roskilde agter att losse, Neml: 2 tyllt dobbelte 12 all: gl. gran, 3 tyllt Enkelte dito, 10 tyllt 10 all:, 4 tyllt 8 all:, 4 tyllt 7 all:, 400 Steen længder, 400 Straalængder, frie giord ibidem, her frie«.

Det var helt overvejende norske fartøjer, der ankom, 81 med en gennemsnitsstørrelse på 12,1 læster, og det var som ovenfor med tømmerladning. Selv deltog distriktets fartøjer dog også, assisteret af bl.a. en sønderborger, en skipper fra København og en fra Ebeltoft. Men ikke alt var bestemt for købstæderne. Der var også ladninger til Dragsholm, Egholm og Anneberggård det år. Og man kan trygt regne med, at godserne langs fjordens bredder fik fragtet deres korn bort udenom købstæderne. Mærkeligt nok klagede disse ikke over »proprietaryernes« ret-tigheder i denne henseende, i Nykøbing nøjedes man med at udtrykke stor ærgrelse over præsterne, der - ganske lovformeligt - transportererede deres korn gennem købstaden videre til ladepladsen til direkte udskibning med fremmede købmænd og skippere, der betalte »rede contant penge«.

Uanset den norske dominans i sejladsen og den

tilsvarende store andel skibe indkommet fra Norge, havde Rørvig også ganske høje læstetal for fartøjer indkommet fra København og resten af Kongeriget. Til hovedstaden ankom en halv snes ladninger på dragørjagter og københavnergaleother, foruden hvad gillelejekfiskerne transporterede. Nogen anvendelig varestatistik er ikke bevaret fra Rørvig, men alt tyder på, at København i lighed med Helsingør fik forsyninger herfra. I forhold til Jylland var det omvendt. Fartøjer bestemt til Fladstrand, Ålborg, Hadsund og Århus sejlede gennemgående fra Rørvig i ballast, mens transporten fra de tre sidstnævnte var med ladede skibe. Det var mest danske jagter på under 10 læsters drægtighed i denne fart, og man tør gætte på i alt fald sild fra Limfjorden og kalk fra Mariager fjord.

Fartøjerne fra Hertugdømmerne adskilte sig klart i to grupper. Otte jagter fra Flensborg-området kom udelukkende fra hjemstedet, hvorimod 10 sønderborgskippere med mere end dobbelt så store skibe indkom både fra Hertugdømmerne, Norge og fra andre danske distrikter. På den ene side en karakteristisk tosidet fart mellem Flensborg og Rørvig. På den anden side fartøjer, der for en stor del må være gået i fragtfart.

Skibe indkommet fra Sverige falder ligeledes i to velkendte grupper. Et par større ladninger fra Gotland på dansk og norsk køl og heroverfor et større antal mindre fartøjer, der stammede fra små lokaliteter på den svenske vestkyst: Ängelstorp, Kungsbacka og Ramsjö. Sluttelig er at bemærke, at handelen på Lübeck blev varetaget af kun to skippere, åbenbart specialister; en fra København og en fra Dragør. Rørvig var et af de få steder bortset fra farvandene omkring det sydlige Øresund, hvor dragørskippere gjorde sig gældende - dog kun med små 5% af den indkomne tonnage.

»Han melder at Dragøe paa Amager ernærer sig ved Søefarten ved at hente brende, kalcksteen, salted sild og deslige i Provinciernes med en 40 Fartøyer som Indvaanerne der besidder og kand være fra een til 12 læster drægtige«.
 Extrakt af stiftsrelation, Kbh. amt 1735.

Eftersom *Dragør* ikke var nogen købstad, var det regimentsskriveren fra Københavns rytterdistrikt, der udarbejdede grundlaget for ovenstående udmær-

kede signalement. Når man ser bort fra, at dragørskipperne, som tidligere nævnt, også gjorde sig gældende som transportører af kongeligt magasin-korn og endvidere vurderer tallet 40 som værende lidt i underkanten, er hermed sagt det meste, man fra denne tid har vidst om det særprægede skippersamfund på Amager.¹⁸⁵⁾

Besejlingen af Dragør blev for over 90% vedkommende besørget af stedets egne. Den samlede indløbne tonnage var ikke overvældende stor i betragtning af de hjemmehørendes antal. Det var de mindste, der kom hyppigst hjem. Mange af skipperne anmeldte ved anløb, at de kom ind til »reparation«, og selvom de fleste havde ladning i fartøjet, må denne have været meget beskeden at dømme efter toldstatistikken, som kun anfører få hundrede tønder af diverse kornsorter foruden brænde og mursten. Dette kan kun grundfæste indtrykket af en flåde udelukkende i fragtfart, fortrinsvis imellem hovedstaden og nærliggende dele af Kongeriget. Hjembragte varer har været til lokalt forbrug - herunder den tidligere nævnte langhalm. Hvad Amager har haft af fødevareroverskud blev ikke udskibet i Dragør, men gik med hest og vogn til hovedstaden.

København blev anløbet af mere dragørtonnage end Dragør selv - knap 3000 læster på dragørskibe til hovedstaden mod henved 900 som samlet besejling af Dragør. dragørskibe indkommet til hovedstaden fordelte sig på afgangshavne som følger:

Til København fra:	%
Sjæll.distrikter I	25,1
Øvrige Sjælland	4,8
Lolland-Falster	2,6
Fyn	6,7
Østjylland	3,0
Hertugdømmerne	57,7
	100,0

Lokaltrafikken på Sjælland og Møn ned langs det sydlige Øresund og helt frem til Vordingborg var det ene hovedfelt for dragørskipperne i 1733. Hertil kom en andel i besejlingen af Rørvig, af Svendborg og yderligere kun anløb i et mindre antal i resten af Kongeriget. Gennemsnitsstørrelsen for dragørskibe fra provinsen til København var på knap 7 læster og den hyppigste ladning var brænde, specielt fra Præstø.

Det var også brænde, de lidt større fartøjer hentede hjem fra kun to destinationer i Holsten: Neustadt

og Howacht i Kielerfjorden. Her var det gennemsnitlige læstetal oppe på lige knap 10 og målt i favne var det anselige mængder, der blev transporteret til hovedstaden. Et par eksempler viser de nærmere omstændigheder.

Københavns toldbog, indkomne fra fremmede steder 1733

nr. 3707 27 augustis, Skipper Cornl. Jacobsen af Dragøe sin Jagt dr. 12 $\frac{1}{2}$ lest kommer fra Neuenstad med 25 faune mekl. Bøgeved, fri Pap. 3 sk.
nr. 2734 15. juli, Skipper Cornellius Petersen af Dragøe sin Jagt dr. 12 $\frac{1}{2}$ Læster, Kommer fra Hofevagt Med 25 faune mehl, Bøgeved, fri Pap. 3 sk.

Brændet kom øjensynligt fra det nærliggende Mecklenburg og skipperen slap med 3 skilling for stempelpapir. En nødvendighedsartikel som brænde var ikke alene fuldstændig toldfri, men der blev heller ikke opkrævet lastepenge. Normen var et antal favne dobbelt så stort som læstetallet, hvilket giver et samlet tal på henved 3500 favne. Desværre kan det ikke på det foreliggende grundlag siges, hvor stor en del af hovedstadens søværts brændetilførsel dragørskipperne stod for, idet københavnere og fartøjer fra Hertugdømmerne også deltog og en anvendelig statistik mangler. Men det var i alt fald på dette felt, at størsteparten af dragørflåden var beskæftiget, og Dragør var i 1733 det eneste provinsdistrikt i Kongeriget, som i større omfang leverede tonnage til denne fart - kun suppleret af en enkelt galeoth fra Rønne. De enkelte fartøjer nåede ikke så få ture på et år. Den nævnte Cornelius Pettersen havde således 8 fra Neustadt og 2 fra Howacht.

Dragørskipperne kan karakteriseres som specialister i transportsektoren uden noget lokalt underlag i form af varer til udførsel, hvorved de, som det vil vise sig, adskilte sig radikalt fra næsten samtlige andre provinsdistrikters skippere. At denne funktion havde nær sammenhæng med stedets placering umiddelbart i hovedstadens nærhed, siger sig selv. Dragørs søfart var i utrolig grad knyttet til København. I 1733 var 354 anløb her og kun 187 var anløb af hjemhavnen. I 235 tilfælde kom dragørfartøjer til

provinsdistrikter fra enten København eller Dragør, men kun i 24 tilfælde yderligere var der tale om anløb, som ikke vedrørte hovedstadsregionen - væsentligst mellem tolddistrikter som Køge, Præstø, Ålborg og Lübeck. Den totale registrerede dragørtonnage indkommet til danske distrikter var 5467 $\frac{1}{2}$ læst, hvoraf kun 196 $\frac{1}{2}$ eller 3,6% ikke havde noget med hovedstadsområdet at gøre.

Men man kan ikke blot rubricere fartøjerne som hovedstadsskibe med dragørskippere. Gennemsnitsstørrelsen for dragørskibe kom ikke over de 10 læster, mens københavnerskibe i danske farvande havde et gennemsnit på godt 18 læster. Og formuleringen i Stiftsrelationen - »fartøjer som indvånerne der besidder« - tyder på, at både skib og skipper var af Dragør.

»Disse skibe besegler mest Kiøbenhafn undertiden Lübeck, Curland, Carlshafn og Gulland førende herfra Smaa stude til Lübeck, Sædis Varer, Kiød, iblant lidet flesk, Smør og fiskerie føris baade til Kiøbenhafn og Lübeck . . .«
Stiftsrelation, Rønne 1735.

Bornholm udgjorde eet tolddistrikt omfattende samtlige øens købstæder. Desværre er den foreliggende viden om bornholmsk søfart i 1733 begrænset af det faktum, at toldregnskabet for dette år i nyere tid er bortkommet. Men det er muligt at afsøge andre danske distrikter for bornholmerfartøjer, hvilket giver til resultat, at øens fartøjer udelukkende anløb København. Rønne angaves i 1735 at have 14 stkr., hvilket svarer meget godt til, hvad der kom ind til hovedstaden i 1733 - galeothen, der regelmæssigt kom med brænde fra Neustadt, var den største: 15 læster. De fleste var små jagter på fra 4 $\frac{1}{2}$ til 6 $\frac{1}{2}$ læster. Nexøs 5 jagter var af samme størrelsesorden, hvilket også gjaldt det halve dusin, der hørte hjemme i Svaneke, Hasle og Allinge tilsammen. Der er ingen tvivl om københavnerfartens betydning. Samtlige købstæders indberetninger betonedede fødevaretransporten hertil - herunder »ganske få laks« - og tilsvarende, at man hentede salt, stenkul m.v. fra hovedstaden. Det følgende eksempel viser, hvad der fragtedes på en enkelt rejse.

Københavns toldbog, indkomne fra indenlandske steder 1733.

Nr. 1645 23 September. Skipper Niels Nielsen af Rønne hans Galiot dr. 6 læster. Kommer fra Bornholm med 50 tønder hafre, og 1 skock der Fabriqueret leerkar, der fortoldet. Videre angiver 10 tønder byg, 1 par K.K. Høns, 10 par smaa høns, 2 vohler Eg, 3 tønder hafregryn, 1 levende Svin.

Københavns toldbog, udgående til indenlandske steder 1733.

Nr. 2944 7 Oktober. Skipper Niels Nielsen af Rønne, hans Gall. dr. 6 læster, indkom under No 1645. Agter nu hiem, udfører for Niels Christensen af Commerce Raad Kønnemans opl. 17 lpd 6 pd her spunden Toback.

Eksemplet viser også, at Niels Nielsen nærmest har sejlet halvtom frem og tilbage. Et fuldtlastet fartøj havde i reglen henvend 40 td pr. læst, så 60 td byg og havre var ikke meget, og vægten af et par kalkunske høns m.v. har ikke været stor. Returladningen på 17 lispund og 6 pund har vejlet ca. 140 kg!

Hvor stor farten var på Sverige og især på Lübeck kan ikke afgøres. Fra Rønne indberettedes, at skibene om sommeren gik ballastet til Karlshavn og Gotland for at hente tømmer og kalk. Hvis dette skete i 1733 kan det have været til brug på Bornholm. Endvidere oplystes det, at bornholmere undertiden kunne gå i fragt fra Holsten til København med brændevod og tagsten, hvilket har kunnet bekræftes. Men ellers var hovedproblemet i indberetningerne fra Bornholm forholdet til Lübeck og de lybske handlende. I modsætning til det meste af resten af Kongeriget var handelen med Lübeck ikke blot en afhentning af stærkt varierede ladninger med mange små kvanta isenkram, krydderier og manufaktur foruden hør og humle, men i dette tilfælde ankom Lübecks egne fartøjer til øen, efter amtmandens betænkning at dømme følgende en hundredårig tradition. Ligeledes var der i modsætning til resten af landet åbenbart tale om et regulært varebytte. De lybske kramkisters indhold udveksledes med førevarer, specielt i form af de små bornholmske stude. Når alt dette voldte problemer, skyldtes det naturligvis, at de tilrejsende handlede med andre end købmænd.

Den bornholmske søfart må siges helt at være præget af beliggenheden på denne tid. Indre konge-

rigske farvande blev ikke besejlet. Koncentrerer man sig om indenrigsfarten, kan denne betegnes som udelukkende en tosidig udveksling med København.

Lolland-falsterske distrikter.

»Seilätzen her fra Stæden, Strecker sig ej videre end til Norge, Holstein, Lybeck, Øster Søen, og imellem Riger og Lande, for at bortføre Landets Korn og igien tilbringe de vare Landet behøver og er at afsette«. Stiftsrelation, Stubbekøbing 1735.

Mens distrikter som Rørvig, Helsingør, Dragør og Bornholm havde hvert deres søfartsmæssige særpræg, falder de Lolland-Falster'ske i lighed med de tidligere behandlede sjællandske i to grupper: Stubbekøbing, Nysted og Bandholm med en udpræget hovedstadsorienteret sejlads, Nykøbing Falster og Nakskov i højere grad orienteret mod Norge, selvom de i den henseende ikke stod på linie med distrikterne ved Storebælt. Endelig faldt Rødby med områdets laveste besejling lidt udenfor det almindelige mønster.

Stubbekøbings flåde var ikke stor - 7 fartøjer på tilsammen et halvt hundrede læster og sejladsen var heller ikke af overvældende omfang ved dette toldsted. Men 85% af besejlingen blev varetaget af byens egne, hvad der muligvis ligger bag en positiv bemærkning i indberetningen: »Falder her til Steden beleilig søfart«. 46% indkom fra København imod kun 11 fra Norge. De sidstnævnte var udelukkende byens egne - galeotherne på 11, 12 og 13 læster foretog hver en tur på Sydnorge. Norske kom derimod ikke til Stubbekøbing. Tre fjerdedele af de indkomne skibe fra København var ligeledes med stubbekøbingskipper; her deltog de mindre jagter foruden et par af galeotherne. Eksportstatistikken har beskedne tal: godt 1200 td byg og rug til Norge, godt 1500 til det øvrige Danmark. Et par hundrede tønder frugt blev også eksporteret fra stedet, hvilket sikkert hænger sammen med, at samtlige fartøjer var i København i august-september, således også nedenstående:

Københavns Toldbog, Indkomne fra indenlandske steder 1733.

Nr. 1493. 31. August. Skipper Henrich Schlüter af Stubbekøbing, hans Gall. dr. 11 lester. Kommen fra ibid. Indehaver 195 td. Rug, 80 td. Byg, 5 td. Humle der fortoldet. Videre angiver 10 siider Flesk vegtig 15 lpd, hiultømmer, fri 1 rdl, 2 td. Pærer, 1 td. Rugmel, 3 par ender, 3 par s. høns.

En Stubbekøbing-jagt var en tur til Ålborg, og farten på Lübeck var helt på egen køl. Det fremmede element udgjordes først og fremmest af små jagter fra Vordingborg, Sakskøbing og København, mens en enkelt flensborggaleoth repræsenterede Hertugdømmerne. Byen havde således en alsidig omend beskeden søfart. I virkeligheden var der tonnageoverskud - byens to største fartøjer havde hver en tur Nykøbing Falster-Bergen/retur. Indberetningens ord om Østersøen - citeret ovenfor - skal sikkert ikke tages som udtryk for nogen stor aktivitet på dette felt. I 1733 var Niels Joensen af Stubbekøbing med sin jagt på 5 læster en tur til Rostock, det var alt. Som et kuriosum kan nævnes Christian Pedersen Pibmager, der i en umålt »rorsbåd var både i Køge og Kalundborg for at afsætte kridtpiber af egen fabrikation.

Nysted havde et par fartøjer mere end Stubbekøbing og stod i endnu højere grad for egen besejling: andelen af den indkomne tonnage var helt oppe på knap 93%. De få fremmede var af den sædvanlige slags: en lille galeoth fra Flensborg, en båd fra Torkov og en fra Femern. Mere opsigtsvækkende var to besøg af skipper Hendrich Krempin af Rostock, men da han anden gang medførte generalinde v. Eichstedt, har det vel nærmest haft karakter af færgefart. Generalinden lod sig transportere i en jagt på 5 læster.

Ellers genfinder man mønstret fra Stubbekøbing. To rejser til Norge med et af de større fartøjer, samtidig med at der var tid til nok en norgestur fra og til Nykøbing Falster. Endvidere mindre skibe i pendulfart på hovedstaden, hvorfra godt 41% af den indkomne tonnage kom. Endelig ikke mindst den hyppige forbindelse til Lübeck. *Nysted* havde rekord m.h.t. den relative andel af tonnage indkommen derfra. Ikke alene stod nystedskippere i 1733 for de 11 ladninger til byen selv, men også for en enkelt til Bandholm.

Indberetningen fra 1735 svarer i sit indhold gan-

ske til, hvad toldregnskaberne fra 1733 viser. Der var kun tale om enkelte rejser til Norge, mens den sædvanlige fart ganske rigtigt sagdes at være på København og Lübeck. En varestatistik står ikke til rådighed, men indberetningen understregede byens afsides beliggenhed. Nykøbing, Sakskøbing, Mariibo og Rødby lå bedre for landhandelen, hed det, så handel og søfart karakteriseredes som ringe. Proprietærer og forpagtere udskibede selv kongeligt magasinkorn og fodevarer, mens fartøjernes ejere med en enkelt undtagelse ikke selv havde korn at holde dem i fart med. Derfor tendensen til at gå i fragt for andre. »Ofte må de i mangel af fragt lade dem ligge ved pælen« - havnen som sådan var der øjensynligt ikke noget i vejen med. Toldregnskaberne viser dog, at nystedfartøjerne i 1733 var i lige så stor aktivitet som skibe fra andre danske tolddistrikter. Indberetningen afspejler sikkert nok så meget købstads- og købmandssynspunkter på, hvem der rettelig burde befragte byens fartøjer.

I *Bandholms* tilfælde domineredes indberetningen ganske af et modsætningsforhold til en »proprietær«, greven på Knuthenborg. Byfogeden i Mariibo meddelte, at købstadens ladested ved Bandholm kontrolleredes af greven, som havde bortforpagtet opkrævningen af pramperge til den stedlige kromand, der også sagdes at give sig af med kornhandel. Byens købmænd følte sig magtesløse og var endvidere generet af den een mil lange afstand. Hertil kom, at godsejerne og deres ridefogeder havde for vane at afhænde korn til fartøjer fra Hertugdømmerne, så købmændene havde ikke meget at bruge deres skibe til.

Heller ikke i tolddistriktets anden købstad, Sakskøbing, var byfogeden tilfreds med havneforholdene. Ladepladsen var ved Oreby en halv mils vej fra byen og også her var pramning nødvendig. Man anførte, at snart den meste del af flåden »nu om Sommeren maa ligge stille i havn formedelst eyerne har mangel af kræfter i disse tider . . .«.

Bandholm tolddistrikt indeholdt endvidere øerne Fæmø, Fejø og Rågø, der havde lovfæstede rettigheder til sejlads.¹⁸⁶) Den samlede handelsflåde fordelte sig i 1733 med 8 fartøjer på 73½ læst fra Sakskøbing, 6 fartøjer på 35 læster hjemskrevet i Mariibo og på øerne tilsammen 6 på 42 læster. Disse komplicerede forhold med to købstæder, to ladepladser og tre øer kan gøre det vanskeligt at bedømme forholdene.

Men distriktet havde Lolland-Falsters næststørste flåde, kun overgået af Nakskov.

Samtlige fartøjer var i fart i 1733. Også om sommeren og også de, der hørte hjemme i Sakskøbing. Denne bys største fartøj - en galeoth på 18 læster - ses ganske vist ikke i tidsrummet mellem slutningen af januar, da det kom hjem fra København, og frem til den 4. august, da det returnerede fra Arendal. *Hele* sommeren kan det således ikke have ligget stille. Egentlige oplæggelser kan derfor ikke spores, trods klagesukket fra Sakskøbing 1 1/2 år senere.

Toldstedets samlede besejling kan ikke opsplittes på distriktets enkelte dele, idet toldregnskabet ikke har nogen specificering af, hvortil de indkomne skibe var bestemt. 60% kom fra hovedstaden mod kun knap 5% fra Norge. Sidstnævnte anløb var fordelt på to af stedets egne, tre norske og et fartøj fra Nakskov. Københavnerfarten var således helt dominerende, hvortil svarer, at godt 85% af den tonnage, der afgik fra Bandholm tolddistrikt med indenrigsk destination skulle til hovedstaden. Distriktets egne tog sig af 70% af denne fart; de øvrige var i første række hjemmehørende i København, men også i Nysted og Nykøbing. Der var i denne trafik både deltagelse af små jagter og større galeother - størst en københavner på 36 læster. Varestatistikken har da også relativt store tal for korn til indenrigske destinationer: 7500 td byg, næsten 9000 td hvede og knap 5000 td rug, hvortil kommer mindre poster som malt, frugt, ærter og brænde. Overfor dette står kun godt 2700 td kornvarer til Norge.

Toldstatistikens rubrik for varer til indlandet omfatter i dette tilfælde også det, som gik til Hertugdømmerne. Skal man tro indberetningen, var flensborgeres opkøb *meget* generende. Købstadens klage kan sættes i relation af de aktuelle tal. Seks flensborgere indkom - de fleste i ballast - i februar og marts og fire fulgte i september og følgende måneder, alle direkte fra Hertugdømmerne. Hertil yderligere en flensborger via Vordingborg. Undtagelsesvist er toldbogens udklareringer gennemgået, og det viser sig, at disse 11 flensborgere tilsammen afhentede 2410 td byg. Man kan derfor slutte, at langt den overvejende del af kornet må være gået til Kongeriget, fortrinsvis København. I virkeligheden blev der heller ikke klaget over ulovligheder af nogen art fra købstadens side, blot luftet en ærgrelse over at ikke alt blev fragtet med deres egne skibe. Faktisk havde bandholmfartøjer selv et par ture til Flensborg,

hvortil kom, at den traditionelle lübeckhandel blev varetaget af stedets egne og af skippere fra nabo-distrikterne.

Områdets største handelsflåde hørte hjemme i *Nakskov* og bestod af ialt 44 fartøjer på tilsammen 388 læster - i 1733 kun overgået af fire østjyske distrikter. Hertil svarede da også en besejling, der overvejende besørgedes af stedets egne - 84% af den indkomne tonnage.

De fleste kom fra København og heraf udgjorde nakskovskippernes andel over 90%. Tilsvarende andel havde de af den tonnage, der indkom *til* hovedstaden *fra* Nakskov. Samtlige skibe til København var med ladning, hvorimod dette kun gjaldt for en trediedel den anden vej - resten var i ballast eller med en kombination af ballast og lidt varer. Der gik således en varestrøm *til* hovedstaden, som næsten udelukkende førtes med Nakskovs egne fartøjer, store som små, fra 3 til 32 læster med en gennemsnitsstørrelse på 10. Eksportstatistikken fortæller om godt 2000 td byg og 12.500 td hvede som de største poster. Da tolderens sammentællinger undtagelsesvist også har en rubrik for Hertugdømmerne, må de små 15.000 td være fordelt på hovedstad og øvrige Kongerige. Langt de fleste toldsteder øst for Grenen havde da også besøg af fartøjer, som kom fra Nakskov. Ialt gik til andre danske toldsteder fartøjer på tilsammen 400 læster, hvoraf de 85% var ført af nakskovitter. Her var der tale om mindre skibe, gennemsnittet var lige knap 6 læster og den karakteristiske ladning bestod af hvede.

Vender man sig mod farten på Norge, var 35 af 36 fartøjer indkommet herfra byens egne med en gennemsnitsstørrelse på næsten 11 læster, mens tilsvarende 30 af 31 skibe indkommet fra Lübeck ligeledes var fra Nakskov. For lübeckfartens vedkommende gælder det usædvanlige, at kun 15% af tonnagen herfra var angivet med ladning, resten var i hel eller delvis ballast. Der var for en gang skyld tale om eksport til den gamle hansestad - statistikken siger godt 3000 td korn og ærter, mens den tilsvarende total for eksporten til Norge var på knap 10.000 td. Men der var en yderligere sammenhæng mellem farten på disse to destinationer. Via strømtoledregnskabet kan det konstateres, at der i 4 tilfælde var tale om trekantfart over Bergen og Lübeck. Korn til Bergen, herfra fiskevarer og gedeskind til Lübeck, hjem helt eller delvist i ballast.

Det eneste felt, hvor nakskovitterne sejlede jævnsides med et større kontingent fremmede, var på Hertugdømmerne. Andelen af den indkomne tonnage herfra var 55% til nakskovskippere, 42% til hertugdømmeskipperne - resten var en skelskørskippers to anløb. Kun en femtedel af Nakskovs fartøjer kom hjem herfra med en ladning, resten var i ballast; varestatistikken har tilsvarende 7000 td. korn, hovedsagelig byg, som må være gået til Flensborg, den foretrukne destination. Flensborgere og slesvigske skipperne havde i modsætning til nakskovitterne ladning begge veje; fartøjerne var i de fleste tilfælde ret små, 6-7 læster for flensborgere og byens egne, mens slesvigerne var oppe på en halv snes stykker.

Billedet af Nakskovs skibsfart kan kompletteres ved at undersøge, hvor mange fartøjer herfra, der gik imellem andre toldsteder. Stedets største - Anders Røds galeoth på 32 læster - havde en tur Bergen-Lübeck, men deltog også i brændetransport fra Hafkrug til København og havde endvidere en rejse fra Danzig til hovedstaden. Trekantsture og nogle få direkte norgesrejser fra nabodistrikter og nogle få mellem hovedstaden og henholdsvis Køge og Helsingør; alt i alt blev det dog ikke til mere end godt 40 rejser, som hverken begyndte eller endte i hjembyen, som af egne derimod havde 184 anløb ialt. Nakskovs handelsflåde var således nært knyttet til farten fra hjemstedet, omend ikke i samme grad som fartøjerne fra Dragør var knyttet til hovedstadsområdet.

Indberetningen fra Nakskov fastslog, at de fleste varer indkom med stedets egne skibe, men i samme åndedrag kom man også ind på flensborgerne, hvis virksomhed i nogen grad forekom at være købmændene til »præjudice«. Flensborgerne kom om foråret og om efteråret med humle, salt, jern og tjære og udsolgte det i små partier - jfr. ladningseksemplet ved afsnittet om Korsør. Og nok kunne man også fastslå i Nakskov, at korn, ost, smør og flæsk udskibes med egne fartøjer, men atter optrådte slangen i paradiset, forår som efterår, idet flensborgere og slesvigerne afhentede en del byg, rug og hvede, opkøbt hos herregårdenes forvaltere. I det hele taget skadede proprietærer, præster og forvaltere købmændenes handel ved at opkøbe og udskibe både med byens egne og med skipperne fra Hertugdømmerne. - Sejladstidspunkterne kan bekræftes. Flensborgere og slesvigerne ankom faktisk fortrinsvis om foråret og om efteråret. Derimod er det konstateret, at nakskovitterne selv havde mere end halvdelen af

farten på Hertugdømmerne målt i læstetal. Man kan derfor i lighed med, hvad der var gældende i Bandholms tilfælde, konkludere, at købmandsinteresser vejede tungest ved affattelsen af Stiftsrelationerne, men også at en række faktiske oplysninger kan bekræftes.

Nykøbing på Falster var søfartsmæssigt i flere henseender en parallel til Nakskov. Procenterne for tonnage indkommet fra København, Norge og Lübeck var af nogenlunde samme størrelsesorden. Men den samlede besejling var mindre, flåden var mindre, og dens andel af den indgående tonnage kun på 53%.

Byens egne var beskæftiget på København, hvor den indgående trafik fra Nykøbing for 46% vedkommende var på nykøbingfartøjer. Samtlige skibe til hovedstaden var lastede, hvilket også gjaldt alle de returnerende nykøbingsskipperne. Derimod arriverede de assisterende fartøjer fra nabodistrikter og Dragør altid i ballast. Byens egne var sikret ladning begge veje, de andre kun fra Falster til København. Efter endt københavneretur returnerede hver til sit eget hjemsted. Når nykøbingsskipperne havde returladning fra hovedstaden, skal det dog understreges, at der ikke var tale om varer af særlig vægt eller omfang, hvorimod eksporten fra stedet i statistikken er angivet til godt 17.000 td korn og malt til indenrigske destinationer.

Nykøbing var helt enerådende med hensyn til besejlingen af Lübeck - også her var der tale om en eksport af nogen betydning: 1300 td korn og knap 700 td ærter. Derimod var fartøjer fra nabodistrikterne involveret, når det gjaldt Norge. Skipperne fra Nakskov, Nysted og Stubbekøbing dækkede hver knap en trediedel af tonnagebehovet, suppleret med en skipper fra Nedeneslen, der ankom hele tre gange.

Den øvrige fart var af ringe omfang. Der var lidt udveksling med Flensborg, en nykøbingsskipper var i Ålborg efter sild; der sejlede magasinkorn til Vordingborg, hvorfra de små nykøbingjagter vendte hjem i ballast, og endelig var der med 3 små både fra Gedser en trafik på Warnemünde med præg af færgefart.

I 1733 må der nærmest have været mangel på tonnage i Nykøbing, et indtryk, der ikke afkræftes af indberetningen et halvt år senere. Her skildres varekategorier og destinationer i fuld overensstemmelse med det her skitserede. Eneste klage m.h.t. søfartens forhold faldt vedrørende havnen,

hvor det kneb med vanddybden ved skibbroen. Det kunne gå, hvis bare fartøjet ikke var over 20 læster. I 1733 har det kun kunnet genere et enkelt fartøj, byens største på 22 læster, som gik på Bergen og Drammen.

Havneforholdene var væsentlig mere ubekvemme i Rødby, hvorfra meddeltes, at man skulle til Dragsminde en mil fra byen og endda kun kunne sejle dertil med små fartøjer på fra 2 til 8 læster. Forholdene *kan* have ændret sig siden 1733, hvor en galeoth på 13 læster kom ind hele tre gange - fartøjet hørte hjemme i Rødby, men fandtes ikke mere i 1735!

Samme galeoth var foruden et par ture til Norge også på tre til Lübeck med korn, hvad der er stærkt medvirkende til Rødbys rekordstore forbindelse hertil. Alt skal dog ses i forhold til den meget lille besejling, selvom indberetningen faktisk nævnte Lübeck først blandt de vanlige destinationer. For Københavns vedkommende var der tale om noget nær bundrekord - een eneste tur med en jagt på 6½ læst. Stemningen var da også mistrøstig i Rødby - ikke alene solgte proprietærer og fogeder korn udenom købmændene, men de udskibede det også andetsteds. Distriktets egne fartøjers andel af besejlingen var på grund af havneforholdene meget høj, 91,6%, svarende til Nysted - kun 5 småbitte marstallere og en båd fra Heiligenhafen vovede sig til Dragsminde. Nævnes må det dog, at et par af stedets 7 mindre fartøjer var på omfattende rundtur i danske farvande: anløb af Odense, Kerteminde, Assens, Kolding, Fredericia m.v. Eksportstatistikken har små 3000 td hvede, som må være afsat rundt omkring.

Fælles for de lolland-falsterske distrikter var en meget høj grad af tonnagemæssig selvforsyning - mindst i Nykøbing, men her suppleredes med fartøjer fra resten af regionen. Norske skibe var sjældne og københavnere og dragørboere spillede kun et par steder en mindre rolle. Heller ikke for Hertugdømmernes vedkommende kan andelen i 1733 siges at være høj, selvom flensborgere og slesvigere var noget man lagde mærke til i Nakskov, hvor de da også både relativt og i absolutte tal var mest synlige. Kun Nykøbing og Nakskov havde en norgesfart af større omfang, selvom den relativt ikke vejede så tungt som i en række sjællandske distrikter. De mere københavnsorienterede, Stubbekøbing, Nysted og Bandholm, må derimod siges at ligge på linie med nære distrikter som Stege og Vordingborg. Hveden var

karakteristisk for landsdelen og blev afsat overalt indenfor kongeriget. Også til Lübeck gik korn i et vist omfang. Derfor og på grund af trekanthandelen over Bergen de høje procenter for fartøjer indkommet fra Lübeck.

Fynske distrikter I.

»Farten gaar til Norge, Lybech, Flensborg og andre stræder i hans Kongl. May'ts Riger«.
Extrakt af Stiftsrelation, Odense 1735.

Følges den vante opdeling mellem norgesorienteret og københavnsorienteret sejlads, falder Odense og Kerteminde helt klart i den første gruppe, mens Svendborg og Fåborg lige så klart falder i den anden. De andre fynske distrikter havde et andet præg. Nyborg stod som strømtoldby for sig, mens de fire øvrige - Rudkøbing, Assens, Middelfart og Bogense - på forskellig vis var influeret af hertugdømmernes nærhed og skipperne derfra. I dette afsnit vil de fire første blive behandlet, mens de fem andre følger i næste.

Over halvdelen af den indkomne tonnage anløb Odense fra Norge. Nordmændene var de fleste - 25 anløb med ialt 283 læster, mens Odense selv stod for 20 anløb og 219 læster. I det sidste tal er inkluderet kertemindeskipperen Jens Laursen, som sejlede med galeothen »Constantia« af Odense, ejet af Jens Lind sammesteds. Endelig deltog en sønderborger i norgesfarten med to anløb.

Fartøjerne var af den vante størrelsesorden, godt 11 læster i gennemsnit, selvom forskellen var stor mellem et tønsbergskib på 32 læster og en af de mindre odensejagter på kun 4½ læst, som i 1733 var en tur til Frederikshald. Farten på Bergen var i første række med byens egne, men ellers optræder en vrimmel af norske afgangshavne. Skibe hjemmehørende i Nedeneslen indkommende fra Øster Risør var de hyppigste, men i øvrigt træffes fartøjer fra Tønsberg, Brevik, Arendal, Larvik, Sandefjord, Frederikshald og Slebenden - fra sidstnævnte sted hentes kalk. Norgesfartens betydning for Odense fremgår iøvrigt også af listen over destinationer som den fremkom ved indberetningen i 1735. Her stod Norge på førstepladsen.

Dernæst fulgte Lübeck, som ses i besejlingsstatistikken med de næsthøjeste tal, en smule over de tilsvarende for Flensborg, indberetningens nr. 3. Toldstatistikken har desværre kun totaltal for eksporterede kornvarer - ialt knap 13.000 td, og der er ingen specificering af, hvor kornet kom hen. Skal man tro stiftsrelationen, gik der korn både til Lübeck og Flensborg. Varestrømmen den anden vej har imidlertid også haft betydning. Alle fartøjer fra Lübeck - samtlige med odenseskipper - var med ladning, hvilket også gjaldt for anløb fra Flensborg, hvor byens egne ligeledes dominerede. Man kan gisne om et stort forbrug i den fynske stiftsby, men også gøre opmærksom på besejlingsforholdene, som gjorde, at Odense ikke var et sted man blot tilfældigt anløb. Procenten af fartøjer i ballast var generelt lille. Man ind- og udskibede ved »Midsund«, der angaves at lige 2 mil ude i fjorden. Herfra skulle man ind til ladepladsen ved Stige i bunden af fjorden, derefter videre en halv mil op ad åen til Skibhusene, hvor den sidste omladning fandt sted før den afsluttende transport ad »en halv mil ond og slem vej« til selve byen. Geografien var ikke sådan at lave om på - ikke i begyndelsen af århundredet - og man kunne med rette hævde, at »skibsfarten er meget besværlig«.

Ikke desto mindre var farten på Odense tolddistrikt af et ganske betragteligt omfang i 1733. Ud over den allerede nævnte sejlads kan fremhæves en enkelt sønderborger med kalk fra Gotland, en mariagerjagt med samme vare fra Hadsund og en halv snes små jagter fra Rødby, Nakskov og Bandholm, som kom med hvede - korresponderende med hundrede læster kalk og godt 1000 tønder hvede i importstatistikken. Forbindelsen til København var derimod såre beskedne med kun 4 anløb fra og 4 anløb til hovedstaden.

I *Kerteminde* erindrede man sig en fortid som ladeplads for Odense og måtte med beklagelse konstatere, »at Odense Fjord mere end tilforne besejles«. Den stedlige handelsflåde var da også kun halvt så stor, mens besejlingsmønstret iøvrigt i flere henseender lignede nabodistriktets.

Hovedvægten lå også i Kerteminde på norgesfarten, hvoraf godt trefjerdedele blev varetaget af byens egne, anført af stedets største fartøj, galeothen »St. Jørgen«, ført af Lauritz Muus. De øvrige var fra Nyborg, en enkelt fra Ebeltoft. Alle kom ind fra

Syd Norge, ingen fra Bergen. Fiskevarer havde åbenbart ikke den store interesse i Kerteminde, som selv angav »liden søefart og fiskerie« som næringsveje. Små 10.000 td kornvarer gik nordpå, hvoraf 90% var i form af malt.

I forhold til København lå Kerteminde ligeledes på linie med Odense med en ganske ringe kontakt, hvorimod den tilsvarende beskedne forbindelse med Lübeck - een tur med een kertemindejagt - enten må betyde at behovet for det specielle lybske varesortiment var ringe i denne by, eller snarere, at en indkøbstur til det særdeles velforsynede Odense var en nærliggende mulighed.

Den indenrigske trafik fylder relativt meget i statistikken og bestod af nyborgfartøjer, som kom ind i ballast inden turen til Norge; af byens mindre fartøjer, der hentede brænde i Svendborg; samt af et par århusianere fra hjembyen. Hele tre nykøbingjagter arriverede ved årets begyndelse på een og samme dag med »fløttegods« - hvem, der foretog en flytning med tre skibsladninger fra Falster til Nordfyn er ikke undersøgt. Alt i alt betød placeringen ved Storebælt en orientering mod Norge, som svarede til, hvad der var gældende på den sjællandske side i Kalundborg, Korsør og Skelskør.

»Svendborg fører selv . . . Ind- og udgaaende vahre. Der er een god haun og søefart«.
Stiftsrelation, Svendborg 1735.

Helt anderledes var mønstret i den sydfynske søfart. I *Svendborg* kom 69% af den indgående tonnage fra København og dette skal ses i forhold til et besejlingstal, der var det største på Fyn. Ved en sammenligning med Odense bør det naturligvis erindres, at norgesrejser var af længere varighed, men til gengæld krævede de også større fartøjer. I Svendborg var skibene gennemgående lidt mindre - den foretrukne destination slår også igennem i handelsflådestatistikken. Distriktet havde i 1733 omkring 25 fartøjer på tilsammen ca. 200 læster.

Ikke alene kom mere end $\frac{2}{3}$ af skibene til Svendborg fra København, men hovedstaden var også målet for 82% af de fartøjer, som afgik fra byen til indenrigsk destination - vel at mærke beregnet efter læstetal, for lokaltrafikken mellem Svendborg og nabodistrikterne var intensiv, omend den overvejen- de foregik med småbåde. Da samtlige fartøjer mod

København var med ladning, mens næsten 45% den anden vej var i ballast, må der have været noget at hente på svendborgkanten. Forholdet var imidlertid som i Nakskov. Det var byens egne, der fik en returladning i hovedstaden. $\frac{2}{3}$ af de hjemvendende svendborgensere havde noget i lasten, mens dette kun gjaldt for een eneste af de øvrige, som kom til byen fra København. Det bør dog betones, at dels indeholdt svendborgfartøjerne ofte noget, som »de ikke kunde der forhandle«, altså uafsatte varer, dels betød en returladning fra hovedstaden ikke nødvendigvis, at fartøjet indeholdt store mængder varer. Forholdet ses af det valgte eksempel, en række ladninger fra 3 af de 6 ture, som skipper Poul Nielsen af Svendborg foretog i 1733 med en jagt på 5 læster.

Til København

Første rejse, 16/2

21 td rug, 36 td byg, $1\frac{1}{2}$ td boghvedegryn
9 td ærter, 5 skpd 2 lpd 9 pd rent smør,
 $13\frac{1}{2}$ td dito i »smaa træer«, $5\frac{1}{4}$ skpd ost,
 $14\frac{1}{2}$ skpd røget flæsk = 159 sider.
angivet: 3 ol æg, »potter« for 2 rdl.
lærred for 3 rdl.

Fjerde rejse, 18/8

35 td havre, 55 td æbler og pærer, 2 td
smør i »smaa foust«, 1 skpd 5 lpd røget
flæsk = 14 sider.
angivet: 2 ol æg, »potter« for 2 rdl.

Sjette rejse, 20/10

48 td æbler, $1\frac{1}{2}$ td boghvedegryn, 4 skpd
4 lpd 3 pd rent smør, $29\frac{1}{8}$ td dito.
 $3\frac{1}{2}$ skpd oste, 7 skpd 11 lpd røget flæsk
= 71 sider.

Fra København.

Første rejse, 4/4

Ballast

Fjerde rejse, 9/9

1 læst og 4 td spansk salt.

Sjette rejse, 21/12

$18\frac{6}{8}$ td smør retur.

Om ovennævnte lille jagt skal kaldes for »høkerbøtte« eller »pærskude« må forblive en smagssag; om funktionen hersker ingen tvivl. Man blev liggende i København så længe, at man i de fleste tilfælde fik udsolgt og varerne må være blevet forhandlet i små partier. Svendborgs jagter og galeother var talrige

ge nok til, at man ligefrem kan se dem komme til København i hele små bølger. Ni fartøjer nåede frem indenfor en uge i februar, syv på en uge i august og otte indenfor en uge i begyndelsen af oktober. På samme vis kom syv tilbage til Svendborg i dagene fra den 18-22 december. Man har skullet hjem til jul - således også Poul Nielsen, selvom han ikke havde udsolgt. Kollegaen Christen Knudsen havde også smør med tilbage den 19. december, men han havde været lidt mere heldig med returladning iøvrigt: $\frac{1}{2}$ anker fransk vin, 7 td spansk salt, noget norsk stangjern og 3 skpd tørfisk. - Den gruppevisse ankomst til København og tilsvarende hjemkomst til Svendborg tyder på, at man har fulgtes ad. Ofte står to eller tre fartøjer noteret lige efter hinanden i den københavnske toldbog - en enkel og billig form for forsikring til søs. Fænomenet ses også for fartøjer fra Nakskov, Dragør og Bornholm.

Varestatistikken fortæller om henved 6000 td havre, 4000 td rug, 1000 td byg og malt og næsten 1500 td frugt transporteret til indenlandsk destination, altså overvejende København. Hertil kom tømmer og brænde. En halv snes dragørskippere kom til Svendborg i ballast i lighed med seks større københavnske krejter og galeother i 20-30-læster klassen. Københavnerne hentede egetømmer til husbygning og skibsbygning, mens dragørskipperne indladede »Kgl. Majestæts bøgeved«. Endvidere må en del fartøjer være kommet til byen andetsteds fra for at fortsætte til København, idet det samlede læstetal fra hovedstaden til Svendborg var godt 100 mindre end den anden vej. Endelig leveredes også brænde til andre dele af Kongeriget, således som det er set i Kertemindes tilfælde.

Ved siden af københavnerfarten antog den tilsvarende sejlads på Norge et mere beskedent omfang, selvom indberetningen fra Svendborg nævner den først.¹⁸⁷⁾ Kun tre af de 10 anløb var med byens egne; een var norsk, mens hele 6 fartøjer var hjemmehørende i Rudkøbing. Det var naturligvis et par af de største fra stedet, som gik til Norge - henholdsvis på $12\frac{1}{2}$ og 13 læster. Gennemsnittet for svendborgfartøjer, der sejlede på København var på godt $6\frac{1}{2}$ læst.

Endelig ankom 7 fartøjer fra Lübeck, hvoraf de 5 var svendborgere, de to andre henholdsvis en jagt fra Marstal og en båd fra Ærøskøbing. Godt 900 tønder havre i eksportstatistikken forklarer, hvorfor et par lidt større fartøjer var med her.

De fleste af de mange anløb fra Hertugdømmerne

skyldtes små jagter og både fra Ærø, den største en marstaller på 5½ læst. En del af dette må være færgefart, selvom et par fra Marstal også deltog i farten mellem Svendborg og København. Disse repræsentanter for et andet toldområde var ikke lige populære alle steder. I indberetningen fra Svendborg faldt knubbede ord om Ærøboer og Alsinger, der indpraktiserede varer overalt. Man foreslog en patruljerende båd til at holde farvandet mellem Rudkøbing, Svendborg og Fåborg under opsyn. De naturgivne omstændigheder taget i betragtning, kan det ikke undre, at distriktet blev berygtet for indsmugling. Men det var ifølge sagens natur ikke nødvendigvis de både og jagter, der nåede frem til fortoldning i Svendborg, der var synderne. Indberetningen nævner ikke de indsmuglede varers art, men det har nok været noget, der kunne ryges eller drikkes. - Farten fra Svendborg længere mod sydøst til Flensborg var helt ubetydelig. Syv anløb af både og jagter, hvoraf seks var fra Sydfyn og den syvende en jagt fra Ærøskøbing. Flensborgere sås ikke i Svendborg.

Det er undersøgt, hvor mange svendborgskipper, der sejlede uden at hjembyen var enten afgangs- eller anløbshavn. Det drejede sig om ialt 38 anløb af andre danske distrikter, mens Svendborg havde 139 anløb af egne. Som i Nakskovs tilfælde var tilknytningen til hjemstedet således stærk. De fleste svendborgere, der varetog transporter uden berøring med hjemstedet sejlede mellem Nyborg og København. Som eksempel kan nævnes Jørgen Poulsen, der efter en almindelig københavneretur med ladning begge veje i marts og april, indkom til Nyborg fra Svendborg i ballast. Derfra gik turen ladet til hovedstaden, derefter i ballast tilbage til Svendborg. Resten af året anvendtes til endnu to af de sædvanlige høkerture til København. Fartøjet var af karakteristisk størrelse: en galeoth på 6½ læst.

Svendborg var fra naturens hånd begunstiget af en velegnet havn og den konklusion, man i 1735 kunne drage lød da også: »Skibsfarten og havnen er meget god«.

Fåborg havde forholdsvis næsten lige så hyppig forbindelse med hovedstaden som Svendborg: godt 64% af den indkomne tonnage. Den samlede besejling var ganske vist kun halvt så stor, men da Fåborgs flåde i 1733 opgjordes til 18 fartøjer på tilsammen 134½ læst, blev resultatet at hele 86% indkom med egne skipper.

Hertil svarede også, at fåborgskipper dominerede trafikken på København med knap 93% af sejladsen derfra. Andre fartøjer var en dragørjagt med to anløb, en lille jagt fra Bogense en enkelt gang, samt 4 anløb af marstaljagter. *Fra* Fåborg til København var byens andel en lille smule lavere. Man genfinder dragørskipperen, men her også hele 6 marstallere. Der var altså et fast islæt fra Marstal, idet fartøjerne derfra kom til Fåborg i ballast for at fortsætte til hovedstaden - i et par tilfælde returnerede de til Fåborg for at tage på endnu en københavneretur. Marstallernes fragtfart var på den ene side af et meget beskedent omfang, men på den anden side dog opfattet som så betydningsfuld, at man nævnte det i indberetningen i 1735. På spørgsmålet om, hvilke fartøjer, der anvendtes, svarede fra Fåborg, at det dels var egne, dels befragtede fra Marstal og Ærøskøbing. *Fra* sidstnævnte indkom i 1733 fem fartøjer, men de ses ikke senere indenfor Kongeriget.

Det almindelige indtryk er derfor, at Fåborg i ualmindelig høj grad var selvhjulpen med tonnage. Farten på Lübeck var da også udelukkende med egne skibe - her træffes en post på 880 td havre i eksportstatistikken. Ligeledes sejlede fåborgskipper på Flensborg og Åbenrå uden at fartøjer fra pågældende sted var involveret. Selv til Gotland sendtes det år et skib - ellers en destination, hvor sønderborgere og åbenråskipper var fremherskende. Eksportstatistikken har kun nogle hundrede tønder korn, som i 1733 blev sendt til Norge, hvortil svarer den beskedne tonnagemængde hjemkommet derfra: 4 skibe, alle byens egne. De største eksporttal var for korn sendt til resten af Danmark - henvend 7500 td - hvortil et par hundrede tønder æbler og pærer. Hovedstaden har aftaget broderparten.

Fynske distrikter II.

»Skibsfarten her ved Stædet er egentlig paa Norge og Kiøbenhavn, undtagen de faae vahre som fra Flensborg og Lybeck indkommer hvilke ved leilighed med vores egne Skiberomme hidkommer«.

Stiftsrelation, Nyborg 1735.

Med små 47% indkommet fra København og 20% fra Norge placerer *Nyborg* tolddistrikt sig imellem på den ene side de ensidigt norgesorienterede distrikter som Odense og Kerteminde og på den anden

side »københavn-distrikter« som Svendborg og Fåborg. 69% af besejlingen var på egen køl, men hertil kommer en del fremmede forbisejlere. Nyborg var strømtoldby og det var nærliggende at ordne en mindre handel, når man alligevel lagde ind. Dette gjaldt således for bergensfarere fra Korsør, Sakskøbing og Nykøbing, hvortil kom en stor rostocker. Af direkte norgesfarere var der kun tale om 15 anløb, heraf 11 med byens egne, men norgesfarten var dog mere betydelig end som så - eksportstatistikken har godt 5000 td kornvarer til Norge, hen ved halvdelen malt, og en del af dette må være bragt nordpå af de fire nyborgfartøjer, der var i trekantfart mellem hjembyen, Bergen og Østersøhavne - tre til Lübeck og en til Wolgast. Hertil kom så de små karakteristiske fartøjer med den stærkt varierede lübeckladning - sejlene kramkister, som gik direkte frem og tilbage.

I farten på København tog byens egne sig også af langt den meste del, knap 70% af læstetallet derfra. Hertil kom svendborgskippere i fragt mellem Nyborg og hovedstaden med yderligere 10%, mens dragørskippere tegnede sig for en lignende andel. Igen træffer man det velkendte mønster, at det var nyborgskippere, der for tre fjerdedele vedkommede havde en større eller mindre returladning, mens dette kun gjalt for en enkelt svendborgenser. Reglen var, at fremmede skippere normalt kom til et provinsdistrikt for at *hente* en ladning, når der var tale om fragt. Tallene for skibe indkommet til København *fra* Nyborg viser en nogenlunde tilsvarende fordeling mellem skippere fra hjembyen, Svendborg og Dragør, men her altså alle med ladning. Varer transporteret til Danmark bestod af knap 8500 td kornvarer og godt 600 tønder frugt. Atter må hovedstaden have aftaget broderparten, idet fart til og fra slesvigske byer ikke antog noget særligt omfang i 1733. En enkelt flensborger og et par sønderborgere anløb Nyborg, det var alt.

Blandt de udklærede varer bør også erindres om det meget kvæg - godt 3000 stkr. samt heste og svin - som gik østpå. Her var det, som nævnt, færgerne fra Nyborg og Korsør, der fungerede. Den anden vej var varemængden meget mere beskeden. Kun i fire tilfælde er registreret en færge med ladning fra Korsør til Nyborg. Færger i almindelig fart med passagerer og bagage fortoldede ikke.

Nyborg havde en flåde af samme størrelsesorden som Fåborg, ialt 15 fartøjer med et læstetal på lidt

under 150. Ikke så forfærdelig meget mindre end Svendborgs knap 200 læster. Nyborgs beliggenhed betød dels, at stedet besøgte af en del forbipasserende, dels at der var en stærkere forbindelse nordpå end det var gældende for de to sydfynske distrikter, der slet ikke havde fartøjer i trekantfart mellem Bergen og Østersøen. I københavnerfarten var der åbenbart brug for lidt mere tonnage end Nyborg selv rådede over, derfor svendborgskibe i fragtfart.

»Skibsfarten ved dette sted er af dend beskaffenhed, at dend største dehl gaar paa fragt paa andre Stæder . . .«
Stiftsrelation, Rudkøbing 1735.

Anderledes stod det til i *Rudkøbing*, hvor flåden i 1733 var på 14 fartøjer med ialt 120 læster. Mange af disse gik ifølge stiftsrelationen i fragtfart andetsteds fra, fordi de ikke kunne konkurrere med andre langelændere og marstallere, som betalte mere end man kunne klare fra købstadens side. Dels udførtes der mere på fremmede end på distriktets egne skibe - hvilket omhyggeligt dokumenteredes med en opgørelse fra foråret 1735 udarbejdet af den lokale måler og vejer - dels havde »de om landet liggende både« og marstallerne for vane at ind- og udsmugle varer som salt, tobak, vin, smør, flæsk, fransk brændevin, rhinskin, sæbe, kramvarer, krydderier, levende svin m.m. Dette dokumenteredes med en oversigt over, hvad der var blevet konfiskeret de sidste 10 år.

Smugleriets omfang er det umuligt for en eftertid at bedømme. Det er dog tankevækkende, at borgerne i Rudkøbing ikke havde gode ideer med hensyn til skærpet toldkontrol, men derimod foreslog samtlige fartøjer og både på Langeland ført til købstaden, samt eneret for Rudkøbings borgere til at ind- og udskibe ved ladepladserne. Smugleriet var utvivlsomt en yndet sport i det sydfynske øhav, men det var *også* et argument for købstadsborgere overfor andre af øens beboere. Sagen var den, hvad man kun altfor godt sidste i Rudkøbing, at toldforordningen udtrykkelig tillod eksport af øens egne produkter fra ladestæderne ved »Lakkeles og Ristinge«. Dette fortolkedes i praksis således, at langelænderne havde »øboretigheder« i lighed med f.eks. folk på Femø, Anholt og Tåsinge. På grundlag af toldregnskaberne kan det fastslås, at der *også* foregik en omfattende *legal* trafik til og fra Langeland med lokale både og

marstallere. Kan hænde, at dette var den egentlige torn i øjet på borgerne i Rudkøbing.

Tallene viser en relativt høj procentdel - godt 17 - indkommen tonnage hjemmehørende i Hertugdømmerne, helt overvejende fra Marstal og helt overvejende mindre fartøjer med en gennemsnitsstørrelse på lige over 2 læster. Hermed er endda ikke sagt alt om bådfarten. 10 anløb af fiskerbåde er ikke med og 23 umålte joller og robåde ejheller. Disse sidste kategorier var fra Ærø og selve Langeland, men »målte både« herfra deltog også. Gennemsnitsstørrelsen for langelandske fartøjer, der klarerede i Rudkøbing var derfor lav, for så vidt angår dem med læstetal: 4 kommercelæster. I selve byen vedkendte man sig at eje to både på hver 1 læst, men mange flere sejlede med Rudkøbing som hjemstedsbetegnelse udover at Ristinge, Hov, Neppe, Spodsbjerg og Bagenkop er nævnt. Bådene indløb i første række fra Marstal, Ærøskøbing og Svendborg, men også fra Eckernförde, Flensborg og Kiel. Hvor meget, der rettelig burde betragtes som færgefart, er svært at afgøre. Men sejlads var i alt fald helt lejlighedsvis, således når tre små både stævnedes fra Ærøskøbing til marked i Rudkøbing medbringende markedsfolk med samt deres varer.

De lidt større fartøjer, der gik på disse destinationer, kan derimod opfattes på linie med al anden småskibsfart. Varestatistikken har en særlig rubrik for »fyrstendømmer og fremmede« med så høje tal, at de overgår, hvad der er anført under »Danmark«. Godt 4000 td kornvarer overfor godt 2700 td, 550 td ærter overfor små to hundrede tønder. En del af den sidste gruppe er gået til hovedstaden, hvortil bl.a. et par af byens store galeother hver havde en tur.

De større fartøjer fra distriktet sejlede iøvrigt på Norge. De er allerede konstateret at have varetaget det meste af Svendborgs forbindelse nordpå og Langelands egen norgesfart var naturligvis med stedets egne. Rubrikken indgået fra Norge tæller 6 anløb, alle fartøjer hjemmehørende ved toldstedet.¹⁸⁸) Ifølge toldstatistikken skulle henved 5000 td kornvarer være eksporteret til Norge.

Men dette var ikke alt. 1735-indberetningen anfører, at de større fartøjer måtte gå i fragtfart til Norge og derefter søge at få ladning herfra til Lübeck, Wismar og Pommern, hvilket kan bekræftes. Jacob Kruse nåede to trekantture til Bergen og henholdsvis Wismar og Wolgast med en galeoth på 19 læster. Man kan se ham passere Storebælt den ene gang og

Øresund den anden, og da han hjemkom fra Østersøen bemærkedes omhyggeligt i toldbogen, at han havde været i Bergen; der var stadig en rest fiskevarer i skibet. Tilsvarende sejlede Jens Kjeldsen direkte fra Bergen gennem Storebælt til Lübeck med byens største fartøj, en galeoth på 20½ læst. Også han havde fiskevarer tilbage, da han vendte hjem.¹⁸⁹) Derimod kan det med sikkerhed siges, at de øvrige fra Rudkøbing i mere gængs »norgesstørrelse« gik direkte mellem Norge og henholdsvis Svendborg og hjembyen.

Fælles for Nyborg og Rudkøbing var således en deltagelse i fragtfarten mellem Bergen og østersøhavne, en fart, der dog ikke antog det helt store omfang. Der var ikke flere, end at det er overkommeligt at følge hvert enkelt skib. Speciel for Rudkøbing var den store bådfart i området, som trak mod syd.

»Ind og udgaaende Vahre føres mest med fremmede Skibe«.

Ekstrakt af stiftsrelation, Bogense 1735.

Mens Rudkøbing følte sig plaget af det nærliggende Marstal og ærøboernes maritime foretagsomhed, var Assens ikke mindre præget af den lille afstand til Nordslesvig, så meget desto mere som den vigtigste færgeforbindelse sydpå udgik fra byen. Fartøjer fra Hertugdømmerne dominerede da også besejlingen med over halvdelen, mens byens egne 5 fartøjer og skibe fra det øvrige Danmark delte resten.¹⁹⁰)

Mærkeligt nok deltog kun en enkelt lille marstal-jagt, idet det overvejende var fartøjer fra Sønderborg og Haderslev, som anløb Assens. Forklaringen må ligge i, at Lillebælt var den traditionelle vej nordpå for fartøjerne fra de slesvigske østersøbyer og dette må være baggrunden for, at så stor en del af norgeshandelen fra de danske byer ved Lillebælt blev varetaget af slesvigere. For Assens vedkommende havde to af byens egne fartøjer ialt 5 ture på Norge. En rudkøbingskipper havde en enkelt - han kom ind i juni med varer fra Svendborg og vendte tilbage til Assens med en ladning fra Kristiania. Det gængse for skibe i fragtfart på Norge var, at man returnerede til den danske afgangshavn. Der må i forvejen have været truffet aftaler om returladningen. Det samme gjaldt for haderslevskipperen Morten Madsen Koed, som indkom i april med en gale-

oth hjemmehørende i Middelfart, samme dato som sønderborgeren Hans Christensen Harboe kom fra Sønderborg. De var begge i ballast. Herefter foretog disse to skippere hver tre rejser Assens/Norge retur og hjemkom fra den sidste i oktober. De tilbragte således hele sæsonen med fart fra Assens. Godt 4500 td kornvarer skulle ifølge toldstatistikken være gået nordpå, hvoraf mere end halvdelen malt.

Der er også en rubrik i statistikken betegnet »Holsten«, hvilket i denne forbindelse må tolkes som Slesvig. I alt fald indkom yderligere et antal sønderborgere i ballast, som enten har fragtet de 2000 td sydpå eller deltog i transport af magasinhavre til Kolding.¹⁹¹⁾ De mindre fartøjer hjemmehørende i Assens gik også sydpå, men her var det for at hente en ladning i Flensborg; sejladsen på Lübeck blev varetaget af en assensskipper og en fra Haderslev.

Forbindelsen til København var ringe. Otte anløb derfra fordelt på en svendborger, en marstaller og en af byens egne, hvortil kom at en færge fra Assens tog en tur til hovedstaden. Derimod noteredes i København et par ladninger mere. Det var to fåborgskippere, der havde hentet sig en ladning i Assens. Korn eksporteret til Kongeriget fra Assens udgjorde knap 2500 td magasinkorn og godt 1000 td almindeligt korn og malt. Noget må være gået til hovedstaden.

Der gik således fartøjer i alle retninger fra Assens, som bidrog til at forsyne alle monarkiets dele, selv om det kun i ringe grad var på egen køl.

Besejlingen af *Middelfart* var mindre end i Assens, men byens andel af tonnagen var større, hvis man tager højde for at to af Middelfarts fartøjer var bemandet med haderslevskippere, vel en konsekvens af at sønderjyderne alligevel dominerede sejladsen. Procentdelen af byens egne kommer derved helt op over 60. Andre skippere fra Haderslev og et par nordmænd tegnede sig for det meste af den øvrige sejlad. Kun et par anløb af en fredericiaskipper og en fra Rødby - det obligate kvantum hvede - repræsenterede Kongeriget.

Sejladsens ringe størrelsesorden betyder, at de 9 anløb fra Norge vejede tungt. Desværre svigter toldstatistikken helt, ingen varer til Norge er anført. Iøvrigt må byen siges at have haft tonnage i overskud, idet størsteparten af de indkomne skibe fra det øvrige Danmark var byens egne, som kom hjem i ballast efter at have sejlet på nabodistrikterne Assens og Bogense.

Bogense var næsten helt undergivet den nord-sydgående trafiks dominans. 79% af besejlingen var med hertugdømmeskipper, idet der dog blandt disse skjuler sig tre anløb af et middelfartfartøj med haderslevskipper. Men ellers var det i første række sønderborgere, der indkom med stor regelmæssighed. Den 3. april anløb hele fem sønderborgskippere samtidig sydfra, alle i ballast. I ugen fra den 20. til den 27. maj kom de alle tilbage med ladning, fire fra Norge og en fra København. Atter to måneder senere dukkede de fire op igen retur fra Norge. Den femte var forsinket og kom fra Drammen til Bogense i oktober - han havde i mellemtiden været en tur hjemme i Sønderborg. Toldstatistikken viser en eksport af 4800 tønder, hvoraf det meste var malt.

Til resten af Danmark gik små 3000 td, men da der ikke er nogen rubrik for Hertugdømmerne, er det umuligt at se, hvor meget der gik sydpå og hvor meget til København. Byens egne 3 små jagter sejlede ialt 11 ladninger til hovedstaden, hjulpet af en af sønderborgerne samt en enkelt jagt fra Middelfart. Bogense var iøvrigt særpræget ved ikke at have nogen direkte kontakt med Lübeck - atter kan man som for Kertemindes vedkommende pege på det velforsynede Odense, eller de forbipasserende sønderjyder kan have dækket behovet for humle og kram. Kommentaren fra Bogense m.h.t. søfarten gik i al almindelighed ud på, at skibsfarten var god, men havnen slet.

Sammenfattende kan det om Assens, Middelfart og Bogense siges, at norgesfarten må have betydet mest, men at den her i modsætning til Odense og Kerteminde kun i ringe grad blev besørget med egne fartøjer. Middelfart var ganske vist mere end selvhjulpen, men dog med skibe bemandet sydfra. Norgesfarten var her med relativt store fartøjer, et gennemsnit for de tre byer tilsammen lå på 12,3 læster, mens den langt mindre betydningsfulde københavnerfart viste et fartøjsgennemsnit på 6,2. Her var de lokale små jagters arbejdsfelt, og denne fart havde sit fynske præg. Kategorien frugt optræder alle tre steder i toldstatistikken.

»Ellers er her til Byen ickun en liden maadelig Skibsfart, som meest Kommer deraf at Skiberommene ei kand komme til Byen 1 fierding miils distance . . .«
Stiftsrelation, Kolding 1735.

Byerne på den anden side af Lillebælt var også influeret af Hertugdømmernes nærhed. Besejlingen af Kolding, Fredericia og Vejle var ikke stor, antallet af hjemmehørende skibe ejheller. *Kolding* havde 4 fartøjer, samme antal og størrelse både i 1733 og 1735, hvilket er heldigt, idet toldregnskabet er kasseret og undersøgelsen af besejlingen i 1733 derfor må grunde sig på et acciseregnskab, som ikke har oplysning om afgangshavne. Til gengæld har Stiftsrelationen fra 1735 en meget omhyggelig gennemgang af alle fire skibe og deres brug. De kan endvidere delvis træffes i andre danske distrikter, hvortil kommer, at Strømtoldregnskabet fra Fredericia giver besked om fartøjer kommende nordfra destineret til Kolding.

Byen havde et »skib«, også betegnet krejert på 23 læster, kaldet »Madame Christina«, ført af Poul Basse. En tur til og fra Bergen kan med sikkerhed fastslås, en på Arendal ligeledes, idet Poul Basses passage registreredes i Fredericia både på op- og nedtur. To anløb yderligere må være sket enten fra Hertugdømmerne eller andetsteds fra i Østersøen, da han ikke kom til noget andet dansk toldsted det år. I indberetningen angives han at sejle både på Riga og Flensborg, så et par rejser herfra er sandsynlige. Tilsvarende kan man konstatere, at galeothen »Tobias« på 15 læster, ført af Knud Andersen helt holdt sig indenfor Kongerigets grænser. Han indkom to gange fra København og en gang fra Korsør og sejlede iøvrigt imellem Vejle og hovedstaden. Indberetningen har om ham: København og »undertiden Norge«. Den tredie koldingskipper, Hans Thomsen på »Fortuna«, 13 læster, havde en norges-tur, en på København og dertil to, som må være sydfra. Indberetningen siger da også Norge, København og Flensborg. Endelig ses jagten »Den ringende Jacob« slet ikke andre steder end i Kolding, men skulle ifølge indberetningens ord udelukkende sejle på Lübeck og Flensborg.

Teknikken er omstændelig og argumentationen besværlig, men ovenstående skulle dels tjene til at

vise, hvor langt man kan komme uden et toldregnskab, dels give et grundlag for at fastslå, at der åbenbart var tale om faste sejlvaner, når man tager i betragtning, at der ingen uoverensstemmelse hersker mellem Stiftsrelationen og det, man kan slutte om sejladsen i 1733. Resultatet bliver: nogen fart på Norge og København, men mere sydpå. Desværre kan man ikke komme ret meget videre, når det gælder den samlede besejling. Man må nøjes med at konstatere, at fartøjer sydfra udgjorde halvdelen. Der var tale om krejterter og galeother fra Haderslev og Sønderborg samt et par mindre jagter fra Flensborg. Som det sydligste jyske tolddistrikt var Kolding nærliggende at anløbe for de slesvigske skibe, men hvad de kom for, meddeler Stiftsrelationen intet om. Heri fastsloges derimod - på et muligvis lidt ledende spørgsmål - at »hvis vahre her til byen indkommer eller udgaar, bliver i almindelighed ved Byens egne og ellers undertiden ved andre Indlændske skibe førte«. Ordet undertiden må fortolkes ret bredt, for ved siden af de hyppige anløb af fartøjer hjemmehørende i Haderslev og Sønderborg - 19 i tallet - indkom også en del både fra Ærø, ifølge Stiftsrelationen med »rødder«, løg og deslige.

Kolding havde med sit ene store fartøj i fart både på Norge og Østersøen lidt reminiscenser af »stor« skibsfart, hvad ikke kan siges at gælde strømtoldbyen *Fredericia*. Den regulære besejling var her væsentlig mindre, hvortil kom en række fartøjer på gennemfart, hvilket betød den forventede fortoldning af mindre kvanta varer, mens strømtolden blev betalt. Byen selv havde ifølge skibslisten kun 4 fartøjer på ialt 35½ læst i fart i 1733, hvilket kun rakte til at dække 27% af den totale indkomne tonnage.

Fredericiaskippere foretog selv 3 ture til Norge, mens 5 norske fartøjer og en enkelt læsøskude kom nordfra. Eksporttallene var meget beskedne - knap 500 td kornvarer - og man kan gætte på, at de norske havde størst interesse; indberetningen har en lang liste: tømmer, lægter, brædder, jern, kakkellovne, stenkul og fiskevarer. Fredericia var ifølge toldstatistikken faktisk nettoimportør af kornvarer, hvorefter der udførtes tobaksblade og lidt fedevare til København. En fredericiajagt gik i pendulfart på hovedstaden med tobaksplantagens produktion. Men hermed er også redegjort for størsteparten af farten på hovedstaden; returvarerne var vin, salt, sæbe, stenkul, læder og te.

Sydfra kom foruden et par større hertugdømmefartøjer i ballast også et par skibe fra Haderslev med ladning, et fredericiafartøj var i Flensborg, mens en lille sønderborgjagt på 2 læster havde hele 5 ture til Fredericia med »gullandsk kalk« - 3 læster ad gangen, som må være blevet omladet i hjemhavnen.

Endelig var der relativt mange ladninger fra Lübeck og her var byens egne dominerende. En enkelt fredericiaskipper havde endda til opgave at forsyne Vejle med lybækkervarer. I det hele taget var det meste af den øvrige indenrigske sejlads med nabodistrikterne. De tre obligate ladninger med rødbyjagter fra Dragsminde fuldstændiggør billedet. At havnen i Fredericia var dårlig, undlod man iøvrigt ikke at gøre opmærksom på.

I *Vejle* hævdede man ikke at besidde eet eneste fartøj i 1733 og besejlingen var den mindste i samtlige tolddistrikter på den jyske østkyst syd for Ålborg. Indberetningen har sørgmodige bemærkninger om indsejlingen til byen. Man kunne ikke komme tættere end en halv mil, og derefter skulle der prammes, hvortil benyttedes fiskerbåde på »6 tønders størrelse«, antagelig svarende til henvend $\frac{1}{4}$ læst, både af en type og størrelse, som i toldregnskaberne angives som umålte. Hvad værre var, det meste af sommeren var der ikke så meget vand i fjorden, at disse både kunne passere. Vandstanden må have været høj i 1733, for sejladsen på Vejle, hvor lille den end var, viste ikke noget årstidsmæssigt udsving det år.

Man måtte befragte fartøjer andetsteds fra til sejlads på Vejle. En horsenssskipper kom ind hele fire gange fra Sandefjord, Kristiansand, Slebenden og Drammen; en koldingskipper kom ind fra Langesund og endelig vovede en enkelt nordmand fra Tønsberg sig til Vejle. Disse 6 anløb alene udgjorde 25% af den samlede besejling.

Nabodistrikterne stillede også tonnage til rådighed for de tre ladninger fra Lübeck, samt 2 af 3 anløb fra Flensborg. Den tredje var en af de velkendte flensborgere i den typiske jagt på $7\frac{1}{2}$ læst.

Imidlertid havde Vejle i lighed med andre nordligere placerede østjyske distrikter en efterspurgt vare i form af brændet. Eksportstatistikken anfører 281 favne, hvilket kan anslås til at have krævet ca. 140 læster. Derfor de relativt høje tal for fartøjer indkommet fra København og det øvrige Kongerige. Større fartøjer fra Århus og København ankom for at føre brænde til hovedstaden, mens der med

kalundborg- og samsøjagter transporteredes 9 ladninger til maltkøllerne i Kalundborg. Iøvrigt arrive-rede en rudkøbingskipper med en ladning fra Ålborg og en nakskovit kom tre gange fra Nakskov - 330 td hvede - men dermed er også det meste sagt om søfarten på Vejle.

For tolddistrikterne Kolding, Fredericia og Vejle gælder, at en meget beskeden handelsflåde modsvareredes af en tilsvarende ringe besejling til trods for den store nord-sydgående sejlads, som passerede forbi i bæltet, der var den foretrukne udfaldsvej for skippere fra Flensborg, Haderslev, Sønderborg og Åbenrå. Et blik på fortegnelsen over de »durchgaaende« i strømtoldbogen fra Fredericia viser lidt om udstrækningen af søfarten fra de sønderjyske østersøbyer. Herfra sejlede både på Norge, England, Holland m.v. Dette er vel så netop forklaringen på den ringe aktivitet i disse tre kongerigske distrikter. I Kolding klagede man over den altfor tætte landværts beliggenhed i forhold til Haderslev, hvorfra meget indsmugledes. Samtidig havde fartøjer sydfra en meget stor del af besejlingen - de skulle alligevel forbi. Tilsvarende i Fredericia, hvor skibe på gennemfart ovenikøbet var tvunget til at lægge ind. Vejle endelig kan ikke siges at have været plaget af konkurrerende hertugdømmeskipper, men man meddelte i indberetningen, at man følte sig hårdt trængt af købstæderne Fredericia, Kolding og Horsens, og besejlingsforholdene *var* uden tvivl vanskelige.

Østjyske distrikter II

». . . og de som indted andet har at Negotiere med slæbe faune brænde til Kiøbenhafn, som gandske liden og moxen ingen fortienniste kand indbringe . . .«

Stiftsrelation, Mariager 1735.

De 6 tolddistrikter mellem Vejle og Ålborg havde ikke blot langt flere skibe end de sydligere, men også langt større besejlingstal. Som det tidligere er vist, udgjorde disse byer sammen med Ålborg tyngdepunktet med hensyn til handelsflåde i de danske provinsdistrikter i de første årtier af det 18 årh. Dette gjaldt også, hvad angår besejlingens størrelse. Tolddistrikterne Horsens, Århus, Ebeltoft, Grenå, Randers og Mariager, kan skønsmæssigt anslås at tegne sig for omkring 25% af den samlede indkomne

tonnage i provinsen i 1733. Lægger man Ålborg til, kommer man op på godt og vel en halv snes procent mere.

Men aktiviteten var ikke ensartet. Som tidligere finder man en klar gruppering. Horsens, Århus og Randers havde - i lighed med Ålborg - hovedvægten på farten på Norge, mens Ebeltoft, Grenå og Mariager var meget stærkt orienteret mod hovedstaden. De tre sidste behandles i dette afsnit, hvorefter de øvrige gennemgås i det følgende.

Farten tværs over Kattegat fra København udgjorde 75,5% af den tonnage, som i 1733 anløb Ebeltoft svarende til 49 indkomne fartøjer, hvoraf byens egne skippere stod for de 47. Det samlede læstetal fra hovedstaden til Ebeltoft var på 790 og $\frac{4}{5}$ heraf var helt eller delvis i ballast. Her som i tidligere tilfælde må varestrømmen helt overvejende være gået mod København. Læstetallet fra Ebeltoft til hovedstaden lå på samme niveau, godt 800, og ebeltoftskippere dominerede i tilsvarende grad, kun suppleret af tre mindre jagter fra Dragør. Af den samlede sejlads på toldstedet tegnede stedets egne sig for 95,7%, hvilket var rekordhøjt.

Ebeltofts fartøjer i københavnerfart var forbavsende store - 16 læster i gennemsnit - svarende til at stedets flåde havde tyngdepunktet i grupperne mellem 10 og 30 læster. I 1733 angaves at være 13 fartøjer på ialt 211 kmcl.

Samtlige indkom til København med ladning og indholdet fremgår af nedenstående eksempel: Peder Christensen Møller, der med en brigantine på 18 læster foretog 5 ture det år - hans øvrige virksomhed bestod kun i en enkelt rejse København/Køge retur.

Københavns Toldbog, indkomne fra indlandet.

1. nr. 288 13/4

30 favne enkelt ved, 10 td rugmel
videre 3 td rugmel, 3 td boghvedegryn
hjemmegjort tøj for 6 rdl.
2 lpd vox og 8 ol æg.

2. nr. 580 11/5

36 favle enkelt ved
videre 1 td rugmel, $2\frac{1}{2}$ td boghvedegryn
4 ol æg

3 nr. 1143 20/7

36 favne enkelt ved
videre 7 td rugmel, $4\frac{1}{2}$ td boghvedegryn
2 sider flæsk = 3 lpd
10 lpd oat, 6 ol æg

4. nr. 1444 28/8

36 favne enkelt ved
videre 2 td rugmel og 6 skpd boghvedegryn

5. nr. 1865 20/10

36 favne enkelt ved
videre 10 td rugmel, 3 lpd oste, 3 ol æg.

Brændet var helt klart det, der fyldte fartøjet, de øvrige varer var kun noget som blev medsendt lejlighedsvis. At dette kunne antage et ganske stort omfang viser den ladning, som Stie Matsen af Ebeltoft bragte til København den 30. oktober på en hukkert på 13 læster.

nr. 1947

25 td mel, 18 td boghvedegryn, 30 td rug,
1td kød, 16 sider flæsk $\times$ 2 skpd,
4 td mjød, 15 lpd oste, 1 fj 2 ott saltet ål,
lærred for $1\frac{1}{2}$ rdl og
18 favne enkelt ved.
videre 2 td roer, $\frac{1}{2}$ td mjød, 1 td rugmel,
 $\frac{1}{2}$ td ærter, $\frac{1}{2}$ td boghvedegryn, $\frac{1}{2}$ td do,
 $\frac{1}{2}$ td æbler, lærred og hjemmegjort tøj for
2 rdl, 2 lpd vox, 2 lpd talg, 2 par ænder,
1 par små (almindelige) høns og 2 ol æg.

Alt i alt må ikke så lidt af disse forskellige slags fødevarer og hjemmeindustrielle produkter være ført over Kattegat som medsendte varer, der ikke stod på toldsedlen, men blev angivet ved ankomsten efter formelen »videre«. Men stadig var brændet den dominerende fragt, oftest i forholdet 2 favne pr. læst.

I indberetningen fra Ebeltoft lagde man imidlertid mere vægt på farten på Norge. Hertil gik den meste handel med kornvarer og retur med trælast, jern, kalk og fiskevarer, sagde man. I byens egen besejling tæller tonnagen indkommet fra Norge relativt lidt - 11 anløb, hvoraf kun 8 med ebeltoftskipper, 3 med nordmænd. Fartøjernes gennemsnitsstørrelse var her 11,7 - det var ganske små sydnorske, der trak det ned. Men hertil kom, at byens skibe sejlede mellem andre distrikter og Norge. I Kolding, Århus, Rørvig og Kerteminde deltog ebeltoftfartøjer i Norgeshandelen, i næsten samtlige tilfælde på den måde, at de først ankom fra Ebeltoft eller København til pågældende distrikt helt eller delvist i ballast - næste gang de træffes kom de til samme sted med en ladning fra Norge. Alt i alt sejlede ebeltoftskippere lige så meget

på andre distrikter som på hjembyen, når det gjaldt farten på Norge. På dette felt en parallel til Rudkøbing.

I stiftsrelationen meddelte man, at byens fartøjer foruden de nævnte virkefelter også undertiden kom ind fra Østersøen med hør og hamp. En enkelt af byens galeother var da også i Riga i 1733, men den gik derfra til København, så nogen direkte forbindelse var der ikke med »den øvrige« Østersø det år. Derimod til Lübeck, hvortil to skippere var en tur.

Alt i alt må Ebeltoft siges at have været meget stærkt præget af københavnerfarten - alle byens skibe med en enkelt undtagelse anløb hovedstaden i årets løb. Der var ikke tale om nogen specialisering, næsten alle norgesfarere kom også over Kattegat. I Ebeltoft var man, som nævnt, mere optaget af sejlads og handel på Norge. Kan hænde, fordi man der havde ladning begge veje. Varestatistikken siger godt 5000 td kornvarer ført nordpå. Til Danmark gik godt 3000 td, men det, der talte, var 1267 favne bølgebrænde. Iøvrigt betonedes man i Ebeltoft den slette vinterhavn, hvorfra skibene tit drev i land - »og undertiden den halve Sommer bortgaar, førend Fartøyerne udkomme . . .«. I 1733 var samtlige undtaget eet i fart allerede i april.

I Grenå forklarede man, at der dér mest udskibedes rug, mel, boghvedegryn, favnebrænde og lidt fedevare til København samt lidt korn til Norge. Varestatistikken har godt 2500 td til Norge, men kun små 700 td kornvarer til Danmark. Til gengæld viser posten på 3448 favne brænde, hvad fartøjerne overvejende var beskæftiget med. I modsætning til i Ebeltoft finder man i Grenå en vis specialisering. Norgesfarten besørgedes af kun tre af byens skippere med henholdsvis et, to og fire anløb, resten af flåden koncentrerede sig om brændet til København. Som det tidligere er omtalt, kunne skibslistens tre største fartøjer ikke genfindes i fart med stedets egne skippere, men var efter al sandsynlighed indrulleret i den københavnske flåde.¹⁹²⁾ Indberetningen fra 1735 nævner dem ikke - den har kun 12 »små« fartøjer - men da den har en sørgelig historie om et 27 læster stort fartøj, som fra november 1734 havde været ude af stand til at komme ud af åen på grund af den »ruinerede« havn, kan man sikkert deraf slutte, at fartøjer af dén størrelse - 34, 36 og 55 læster - simpelthen har været ude af stand til at bruge Grenå som hjemhavn. Derimod kom der fartøjer af netop

denne størrelse til Grenå. Hvis ejerne af disse boede på Djursland, vil det betyde, at københavnerandelen af den samlede besejling skal være mindre end 35,5% og Grenås egen andel større end 52%.

Bortset fra det uafklarede ejendomsforhold m.h.t. disse tre skibe er der ikke tvivl om den tætte forbindelse til hovedstaden. 88,5% af den indkomne tonnage herfra - ialt godt 1750 læster og tonnagen den anden vej var af fuldstændig samme størrelsesorden. Fartøjerne var for de flestes vedkommende hjemmehørende i Grenå, hvortil kom en del københavnere samt to fra Randers, som med henholdsvis 7 og 5 ture deltog fuldstændig på lige fod med de øvrige - som altid med ladning til København og helt eller delvis i ballast tilbage. Den gennemsnitlige fartøjsstørrelse var 17,9 læster i denne fart, og en typisk returladning, som næppe har fyldt ret meget selvom den, som her, kom på et af de mindre fartøjer, ses i nedenstående eksempel.

Grenå Toldbog 1733, nr. 122 30/10

»Skipper Povel Jensen Homoe af Grenaa med sin sin førende Galioth Fortuna kaldet efter Cammer Colleg: Maalebref af dato 3 Juny Anno 1732 dr. 9 læster indkom fra Kiøbenhavn og førte

1 skpd 8 lpd 11 pd Toback

13 td spansk salt

8 lpd hør

7 lpd ditto i tre bunter

3½ td Tiære

2 td Grønlands Tran

2 Ott. Grøn Sæbe

1 hud tilbered Saale læder

4 lpd 1pd Khavns Spunden Tobac i i En

Sæck«.

Fartøjer af og fra Hertugdømmerne var ukendte i Grenå såvel som i Ebeltoft i 1733. Varer som ovenstående kom fra København. Den eneste anden destination i Danmark, som havde regelmæssigt besøg af et fartøj fra Grenå var Helsingør, hvortil en jagt på 4 læster ankom en gang om måneden i tidsrummet april til juli - velsagtens pakettfart. Endvidere var der lidt båd fart til nabodistrikterne, herunder helt til Ålborg, og endelig indkom småbåde fra Anholt. I Grenå klarede man sig med een tur til Lübeck - det var efterårsbeskæftigelse for helsingørpaketten.

Mariager fjord rummede to købstæder - Hobro og Mariager - men man fortoldede ved Hadsund, som

var den gængse betegnelse for tolddistriktet, når afgangshavn skulle angives. Distriktet havde godt og vel en halv snes ret store fartøjer på ialt et par hundrede læster. Nogle var hjemmehørende i Mariager, andre i Hobro og endelig nogle langs fjorden ved Stevnhoved og Ovegård, hvad der gav anledning til syrlige bemærkninger i indberetningen fra Mariager. Disse proprietærfartøjer sejlede på København og som skippere anvendtes stedlige husmænd, »der kann have nogen viidenskab om seilätzen paa dend kaars«, men byfogeden i Mariager mente nu at burde have større indseende med dem, hvilket blandt andet nødvendiggjorde, at toldstedet blev flyttet tilbage til Mariager, hvor det fra Arilds tid havde været etc. etc. Godsejere havde ifølge toldforordningen ret til udskibning af både korn, bygningsmaterialer og brændevod, hvor det måtte være dem belejligt, så den videre argumentation for toldstedets flytning havde da også som væsentligste punkt en noget alderstegen smuglerhistorie, som involverede tolderen i Hadsund - dokumenteret ved tingsvidne af 1695! Toldstedets beliggenhed ved fjordens munding skyldtes nu nok netop først og fremmest ønsket om kontrol. Der var i alt fald ingen problemer med at besejle fjorden. Byfogeden i Mariager anførte som aktiver en fremragende opankringsplads og en nystandsatskibbro lige ved selve byen. Helt så tilfredse var man ikke med sejladsforholdene i Hobro, hvortil var hele 4 mil fra havet, og man meddelte, at man behøvede »alle slags vinde«, når man skulle frem og tilbage. Ikke desto mindre kunne fjorden besejles, hvilket de stedlige skibes størrelse også er en bekræftelse på.

Godt 80% af den indkomne tonnage var fra København og de godt 3000 læster modsvares af et lignende tal den anden vej. Læsten 70% af denne trafik varetooges af københavnske skippere, hvortil kom stedets egne samt en randersskipper i regelmæssig fart. Varestatistikken mangler desværre helt, men der er ikke tvivl om, at det i første række var brænde samt noget kalk, der gik til hovedstaden og salt, hør, vin, brændevin og tobak m.m., som gik den anden vej. Distriktet er bemærkelsesværdigt ved ikke at have haft nogen direkte forbindelse med Lübeck, hvorimod en smukke fra Husum indkom fra Amsterdam.

I absolutte tal var den indkomne tonnage fra Norge af ganske pæn størrelsesorden, ialt 38 anløb med ialt 418½ læst, men de 27 var med norske fartøjer fra

Kragerø, Nedenes, Tjømø, Tønsberg, Svelvigen, Slebenden og Sandefjord. Resten var med hobroskipper og en enkelt fra Mariager og en fra Århus. Procentvis kom distriktets egne dog op på 33 i kraft af de større fartøjer - gennemsnittet for de danske var 12,9 imod 10,3 for de norske. Samtlige norgesfærere hjemmehørende i tolddistriktet kom også mindst een gang til København; det var her flåden helt overvejende var beskæftiget. Af den indkomne tonnage med distriktets egne skibe var kun de 13% fra Norge, 83,5% kom fra København, mens resten udgjordes af en enkelt rejse til Flensborg med en galeoth på 14½ læst, samt fire rejser til Odense og Rørvig med en jagt på 5½.

Distriktet havde endvidere besøg af en del mindre fartøjer fra resten af Kongeriget - gennemsnitsstørrelse 5,8 læster. En halv snes fra Ålborg, en tre-fire stykker fra Randers udover de, der var beskæftiget med københavnerfarten. Hertil kom et par anløb af jagter fra Nakskov, Frederikssund, Kalundborg m.v. Man kan gætte på sild og hvede som indgående varekategorier og kalk og/eller brænde som det, der skulle hentes bl.a. til maltgøring i Kalundborg og Ålborg.

Uagtet provinsens næststørste besejling - kun overgået af Ålborg - som kun kan skyldes, at man havde en eftertragtet eksportartikel i brændet, så var stemningen ikke særlig høj i Mariager og Hobro, hvor man ikke mente, at man tjente nok på denne sejlads. Hvis det meste blev udskibet af godsejere langs fjorden, har det naturligvis heller ikke givet andet end den rene fragt for skippere og redere i byerne. Generelt gjaldt det, at brændet fra Ebeltoft, Grenå og Mariager fjord, som i den grad gav anledning til maritim aktivitet, ikke medførte nogensomhelst positiv omtale i *købstædernes* indberetninger.

Østjyske distrikter III

»Farten gaar.... største deels paa Norge, nogle faae paa Kiøbenhavn og somme aaringer fragtes 1 og 2 fartøjer fra Lübeck og Flensborg«
Stiftrelation, Randers 1735.

I *Horsens* var hjemmehørende henved 25 skibe på tilsammen godt 250 læster, fartøjer af forskellig størrelse og med forskellig anvendelse. Alt i alt et eksem-

pel på en søkøbstad velforsynet med tonnage - baggrunden for at mere end tre fjerdedele af besejlingen var med tolddistriktets egne, herunder en lille skude fra Tunø. Farten fra Horsens var overvejende på Norge, men der var tale om større alsidighed end i Ebeltøft, Grenå og Mariager og derfor en større andel skibe indkommet fra Hertugdømmerne, Lübeck, det øvrige Danmark, foruden fra København.

De 46 anløb fra Norge var for de 38's vedkommende med horsenssskipperne, hvortil kom tre nordmænd, en haderslever og en sønderborger - de to sidste med henholdsvis 2 og 3 ture. Disse slesvigske skipperne indkom i marts fra hjemstedet i ballast og tilbragte sæsonen med sejlads mellem Horsens og henholdsvis Drammen og Kristiania. Et vist mønster - samme skipper foretrak samme norske havn - kan også spores for horsensfartøjernes vedkommende, men generelt gælder, at en meget stor del sønden-fjeldske steder blev anløbet: Drammen, Frederikshald, Holmestrand, Kragerø, Kristiania, Kristiansand, Langesund, Larvik, Sandefjord, Slebenden samt nordenfjelds Bergen, hvorfra fire rejser. Gennemsnitsstørrelsen for samtlige fartøjer indkommet fra Norge var 11,6 læster. Desværre mangler varestatistik helt, så man må nøjes med 1735-indberetningens ord om udførsel af korn og fodevarer og indførsel af tømmerlast og kalk, samt nedenstående eksempler, som viser, hvad der i toldbogen i Horsens blev indført både ved udrejse og hjemkomst for et fartøj henholdsvis i fart på Bergen og på sydnorge, begge med horsenssskipperne.

nr. 34 Jens Nielsen, jagt 9 læster
26/3 »Den dobbelte Krage« til Norge

90 td malt
60 td rug
50 td byg
20 td havre
24 td ærter
2 skpd røget flæsk
3 fjd smør
2 ankre korn brændevin

nr. 40 Jens Nielsen, jagt 9 læster
1/6 fra Drammen

100 stk. 10 fods fyrre vag-
bord 1½ tomme tykke
8 tylvter 7 alen bjælker
200 strålægter

nr. 80 Michel Jensen Gylding

4/7 skude 16 læster

til Bergen

263 td malt
106 td byg
84 td rug
8 td ærter
3 td boghvedegryn
12 sider røget flæsk = 1 skpd
1 td mjød
3 dusin halter, værdi 10 rdl,
lærred, bælder
og hjemmegjort tøj
for 58 rdl.

nr. 86 Michel Jensen Gylding

21/8 skude 16 læster

fra Bergen

43 skpd 17 lpd 8 pd tørfisk,
2½ læst salted sild,
1 læst torsk,
1 læst tran,
12 td tjære.

Sydpå var sejladsen også domineret af horsensfartøjer, her mindre galeother og jagter. Fraregnes de to norgesfarere fra Sønderborg og Haderslev var kontakten til Hertugdømmerne udelukkende med Flensborg, hvorfra $\frac{2}{3}$ af de indkomne var horsenssskipperne, der havde hentet en ladning. Dertil kom fire fartøjer fra Flensborg og en enkelt samsing i denne fart. Tilsvarende var sejladsen på Lübeck varetaget af egne jagter, atter i eet tilfælde assisteret af Søren Jensen Kolby af Samsø. Nedenstående eksempler på flensborgladninger viser, at der var tale om stort set de samme varer, hvad enten det var en horsensskipper eller en flensborger, der anløb Horsens.

nr. 126 22/11

Anders Hinrichsen af Flensborg
derfra med sin jagt dr 5 læster

1 skpd hør
1 td tjære
5000 tagsten

Jep Jensen her af byen fra

Flensborg med sin jagt

dr 2½ læst.

2 skpd hør

6 td tjære

6 små sække humle = 1 skpd

400 pd norsk kommen

Norsk stangjern 6 skpd

Forskellen viser sig først og fremmest m.h.t. den tungere del af ladningen. Hvor flensborgeren har kunnet bruge produkter fra sit hjemsted halvt som ladning, halvt som ballast, kunne det se ud til, at det norske stangjern havde samme funktion for horsensskipperen, Det viser nok noget om Flensborgs position, at norske varer reeksporteredes til danske byer, som selv havde en livlig forbindelse nordpå. Endelig har Jep Jensens vigtigste ærinde sikkert været humlen, den *skulle* hentes sydfra.

I farten på København var de små horsensjagter næsten enerådende. Der gik lige stor tonnage frem og tilbage og gennemsnitsstørrelsen var helt nede på godt 5 læster. En typisk ladning frem og tilbage havde skipper Anders Andersen Hiernøe, som sejlede med en jagt på 4½ læst.

Københavns toldbog, indkomne
fra indlandet, 19/3

10 sider røget flæsk = 16 lpd

4 sider saltet dito = 6 lpd

sorte pottes værdi 20 rdlr

nok:

1 skpd 1 lpd røget flæsk

og 1 par k.k.høns.

Horsens Toldbog, 23/4

»Kom fra Kiøbenhavn og medhafde

af Anders Rodenborgs og Jørgen

Thormøhlens vallitboes oplag

2 læster Spansk Salt, og af Mad.

sl. Henric Fabrieces Oplag 8 te

Anchre Rinsk Viin og ½ ditto

ancher i Bottellier. Saavel Told

og Consumtion i Kiøbenhavn er be-

talt, her frj. Nock Innehafte

som hand der icke kunde forhandle

1 side røget flesk vog som ved

udgående«.

Ladning retur til Horsens fra København var det almindeligste, men som det fremgår af eksemplet, betød dette heller ikke her, at returladningen kan have hverken fyldt eller vejlet så forfærdelig meget. Een læst salt kan i det højeste have været lig 18 tønder, så jagten var hverken fuldt lastet på udtur eller hjemtur.¹⁹³⁾

Til alt dette svarer indberetningens ord om sejladsen syd- og østpå ganske godt. Man hentede fremmede varer i Flensborg og Lübeck undtagen salt, vin, sæbe m.v., som hentedes i København. Arbejdsdelingen var i Horsens helt klar mellem de lidt større fartøjer, der gik nordpå, og de mindre, kun halvt så store, som koncentrerede sig om sydligere farvande, herunder også lejlighedsvis anløb af Nakskov, Nykøbing Falster, Skelskør, Middelfart og Vejle, hvorfra der også af og til kom jagter af tilsvarende størrelsesorden dér hjemmehørende. Der var for Horsens vedkommende tale om langt større spredning af aktiviteten set i forhold til det ensidige sejladsmønster i Grenå, Ebeltoft og Mariager. Hertil kom endelig, at byens største fartøj, et skib på 23 læster, må have været i noget så »eksotisk« som i fart på Vesteuropa. Det sås passere Helsingør fra København den 15. maj med kurs mod nord og i november vendte det hjem til Horsens fra Elsleth ved Wese-ren. En ret atypisk beskæftigelse for et dansk provinsskib.

Man finder en tilsvarende alsidighed i Århus. Her havde man i 1733 provinsens største handelsflåde på henved et halvt hundrede fartøjer på tilsammen omkring 600 læster. Byens egen andel af besejlingen var på niveau med Horsens - 80%. Farten på Norge spillede en lignende rolle, idet skibe indkommet nordfra udgjorde 48,5% af den indkomne tonnage. Århusskippernes andel her var helt oppe på 95%, kun 7 anløb var med norske skippere fra Tjømø og Sandefjord, mens den øvrige danske andel bestod af en samsing i fast fart fra Århus,¹⁹⁴⁾ samt nogle få fartøjer fra Ebeltoft og Horsens - en typisk assistance fra nabodistrikter.

En århusiansk specialitet var farten på Trondhe-im, hvorfra de største fartøjer indkom. Accisebogen har undtagelsesvist navnene på disse: Skibene »Engel Raphael«, »Kong David« og »Haabet«, krejterterne »Fortuna«, »Makrelen«, galeothen »Ste Johannis«, byssen »Svanen« etc. Trondheimsfarten udgjorde med ialt 10 anløb af disse ret store skibe en

sjettedel af det samlede læstetal fra Norge. Hertil kom en enkelt skipper med en mere usædvanlig rute, nemlig først til Trondheim, så til København, hvor han dog ikke fortoldede, men fortsatte til Riga, hvorfra han kom hjem med en ladning hør og hamp. Dette er det eneste tilfælde, hvor et århusfartøj er fundet i direkte sejlads mellem Norge og Østersøen.

Udover Bergen i et enkelt tilfælde var de øvrige norske afgangshavne alle at finde søndenfjelds i trælastdistrikterne. Mens gennemsnitsstørrelsen i trondheimsfarten var helt oppe på 21,6 læster, var den for de øvrige i norgesfart på det mere vanlige niveau af 13,3 læster. Varestatistikken giver et klart billede af eksporten: 7000 td byg og rug og ikke mindre end 36000 td malt. På importsiden i den århusianske statistik optrådte de samme varekategorier, omend i væsentlig mindre kvanta. Der er derfor ingen tvivl om, at varer fra det øvrige Danmark i et vist omfang gik via Århus til reeksport nordpå.

Københavnerskipperne sås ikke i Århus. Farten på hovedstaden varetoges af byens egne - ialt 30 af 34 anløb, de øvrige var to skippere fra Ebeltoft, en samsing og en nordmand. Skibene var her helt anderledes store end tilfældet var i Horsens; gennemsnittet lå på 16,6 læster, altså mere i retning af det, der var gældende for tolddistrikterne på Djursland. En eksport af godt 500 favne brænde viser ligeledes en parallel. Bemærkelsesværdigt er det, at langt de fleste, som i Horsens tilfælde, havde en returladning fra hovedstaden bestående af vin, salt, sukker, tobak og »andet meere som derfra billigt kand og maa føres«. Som eksempel kan anføres en ladning hjembragt af Jørgen Lollick af Århus, som sejlede fast på ruten mellem hjembyen og København med en krejert på 15½ læst.¹⁹⁵⁾

1 anker rinskvin
 6 td salt
 8 læster spansk salt
 55 pd grøn te
 10 silketørklæder
 2 par silkestrømper
 20 stk ostindiske tørklæder
 2 stk Callerap
 2 stk netteldug
 1 stk kloster lærred
 6 ? kamelhårs knapper
 243 sko og tøffelblade

40 par »malt og snoret« sko og tøfler
 2 dusin børnesko
 30 stk slibestene
 2 td tjære

På udturen havde Jørgen Lollick en mere traditionel ladning bestående af kornvarer, smør, kød, hjemmegjort lærred m.v. Eksportstatistikken havde godt og vel 7500 td kornvarer, hvoraf en del må være gået til København, men iøvrigt havde de fleste danske tolddistrikter besøg af små jagter fra Århus med en gennemsnitsstørrelse mellem 5 og 6 læster. Jørgen Lollick medbragte for 36 rdl træsko til København, og denne vare var ikke mindre afsættelig andre steder i Kongeriget. Følger man en enkelt træskoskipper, Søren Rasmussen, der sejlede med en jagt på 3½ læst, fordelte årets sejlads sig på hele 8 rejser med fire anløb af Køge, tre af Karrebæksminde og et af Vordingborg. Omvendt kom lolland-falsterske småjagter til Århus - de kan sættes i forbindelse med 1100 td hvede i importstatistikken.

Forbindelsen til Hertugdømmerne var derimod ikke særlig hyppig. I Flensborg hentedes 6 ladninger, endnu et par stykker kom fra Sønderborg og endelig kom på een og samme dag en gruppe på tre jagter fra Jørgensby. Århuskipperne hentede selv 7 ladninger i Lübeck og også andre østersøbyer var repræsenteret. Som tidligere nævnt hentede en trondheimsfarer hør og hamp i Riga, hvor han må have afhændet fisk nordfra. De to øvrige rigaladninger det år blev derimod hjembragt af et par århuskipperne, som passerede Øresund i ballast fra hjembyen og ladet med hør og hamp den anden vej.

Som for Nakskov og Svendborg er det undersøgt, hvor mange århusfartøjer, der gik mellem andre danske distrikter og det viser sig, at kun 9 anløb indenfor Kongeriget hverken havde Århus som afgang- eller anløbshavn. Dette set i forhold til ialt 187 anløb af hjemstedet med egne skibe. - Århus havde således mange og hyppige forbindelser i alle retninger, men centreret om byen selv. Selvom man her havde provinsens største handelsflåde, var denne næsten udelukkende knyttet til sit hjemsted, dets udførsel og indførsel.

Randers havde færre skibe end både Århus og Horsens og da den samlede besejling var større end sidstnævnte sted, kan det ikke undre, at byens egen andel blev mindre - 35% - kun det halve.

Fra Norge indkom henved 60% af tonnagen og de 79 anløb fordelte sig på 45 nordmænd, 25 fra Randers og 9 fra Hertugdømmerne. Den norske andel repræsenterede næsten samtlige søndenfjeldske havne. To fartøjer fra Sønderborg og eet fra Nordborg havde henholdsvis 4, 3 og 2 ture; atter et eksempel på sønderjyder fast beskæftiget ved danske told-distrikter. Byens egne havde tre rejser til Bergen, resten var på Sydnorge. Fartøjer i fart mellem Randers og Norge var ikke helt så store som vanligt, de fleste lå i størrelse mellem 6 og 10 læster, hvilket gav et gennemsnit på 8,7. Varestatistikken viser 10.000 tønder malt som den største post, hvortil kom godt et par tusind tønder byg, rug og havre.

I trafikken fra København havde randersskipperne $\frac{3}{4}$ af samtlige anløb og en tilsvarende andel den anden vej, næsten alle med ladning. Hertil kom en halv snes københavnere, som også medbragte varer, fire dragørfartøjer i ballast samt en sønderborgskipper, en hobroskipper og en fra Grenå - sidstnævnte kom for at overvintre. Langt de fleste i københavnervarten var i størrelsen mellem $4\frac{1}{2}$ og 6 læster - en parallel til Horsens - de få lidt større fartøjer trak gennemsnittet op på $6\frac{1}{2}$. Ialt godt 5000 td kornvarer gik til indenrigske destinationer, overvejende København, idet den øvrige fart på Danmark og Hertugdømmerne var af mindre betydning. Mindre både kom fra Skagen og Fladstrand. Fra Ugelhuse ved Randers fjord sejlede en båd på Hadsund og Ålborg. Et par nakskovjagter, en enkelt samsing og et par anløb fra Helsingør af en grenåbåd og en dragørjagt - det er faktisk alt. I forhold til Hertugdømmerne udgjordes forbindelsen væsentligst af de sønderjyske norgesfarere, der indkom i ballast mens farten på Lübeck klart afspejlede byens tilknytning til såvel Sydnorge som København. En randersskipper var afsted, en københavnner ligeledes, hvortil yderligere en fra Svelvigen og en fra Støle ved Haugesund. Alle returnerede til Randers med ladning fra Lübeck. Endelig kan nævnes tre små svenske fartøjer fra Kungsbacka og Varberg - også Horsens og Århus havde besøg af enkelte af disse.

Lighederne mellem Horsens, Århus og Randers er mange. Først og fremmest den relativt mest tungtvæjende norgesfart, men hertil en udveksling med København, hvor der gik varer begge veje. Fra Horsens og Randers gik små fartøjer frem og tilbage over Kattegat, fra Århus var de gennemgående lidt større, men alle tre byer fik en del *fra* hovedstaden,

selvom man ikke skal overvurdere de enkelte laders størrelse. Dette til forskel fra brændeskuderne fra Grenå, Ebeltoft og Mariager, som overvejende gik tomme hjem.

Østjyske distrikter IV

»Aalborg byes Næring og Handling bestaar fornemmelig udj det ved Lejlighed af hosliggende Limfiordens Sild fidskning havende Saldterie; og ellers formedelst Søefahrten brugende borgerlige handling med Korenvahre som gaar til Norge, og Træløst som der fra tilbage fører, samt i øfrigt med adskillige dog meest grove Vahre«
Stiftsrelation, Ålborg 1735.

Mens Århus, Horsens og Randers udmærkede sig ved et mere differentieret og kompliceret sejlads-mønster end man fandt i de brændeeksporterende østjyske distrikter, bliver komplikationerne ikke mindre, når det gælder *Ålborg* tolddistrikt. Først og fremmest var der tale om et fjorddistrikt som ved Rørvig og Hadsund, men her med toldstedet placeret i områdets største by nærmest munden. Alle skibe til og fra Limfjorden fortoldede i Ålborg, hvorimod de indre søværts forbindelser mellem Limfjordsbyerne og andre lokaliteter ved fjorden slet ikke registreredes - i lighed med Issefjorden og Roskilde fjord var der tale om en slags isoleret toldfri zone. I det følgende er det derfor farten til og fra hele distriktet, der behandles. At Ålborg købstad så i kraft af placering og størrelse dominerede sejladsen er en anden sag.

Handelsflåden var provinsens næststørste. I selve Ålborg var der omkring 1733 henved 30 fartøjer på tilsammen ca. 400 læster, hvortil kom et mindre antal i de forskellige Limfjordsbyer. I 1735 angav man i Skive at besidde 4 skibe, i Nibe 3 og også i Nykøbing, Løgstør og Thisted anførtes fartøjer som hjemmehørende.¹⁹⁶) Vanskeligheden ved disse byer ligger i at afgøre, hvad der udelukkende var til lokalt brug og hvad man brugte til sejlads udenfor distriktet. I denne sammenhæng var sejladsforholdene i Limfjorden af afgørende betydning. Var man først over Hals Barre var der ingen problemer, heller ikke for helt store skibe, når man blot skulle til Ålborg. Længere inde i fjorden mødte man vanskeligheder.

Nibe havde småfartøjer i fart på København og man indberettede herfra, at norske fartøjer kom helt ind til byen. Derimod forhindrede grundene ved Løgstør en videre sejlads med større fartøjer - her anførtes 7-8 fod som maximum for dybgående - og i indberetningen omtaltes jagter og både, som anvendtes fra sted til sted på fjorden. Når både Skive og Nykøbing derfor anførte fartøjer i størrelsen 12-14 læster, er det ikke sikkert, at de altid nåede helt ind til hjembyen. »Men de fleste indligger sig i udhavn . . . undtagen de af denne byes indvaanere her op befragtes«. Sætningen fra indberetningen fra Skive tyder på, at man på den ene side *kunne* komme helt ind med sine fartøjer, men at man kun gjorde det, hvis det var helt nødvendigt. At der var fartøjer med skippere fra Thisted, Nykøbing, Løgstør og Nibe, som gik udenfor tolddistriktet er sikkert nok; de fortoldede i Ålborg og indgår i den følgende behandling af sejladsen på distriktet på linie med fartøjerne fra byen Ålborg.

Trafikken til og fra Ålborg tolddistrikt var stærkt orienteret mod Norge, hvorfra knap 46% af den indkomne tonnage kom. Imidlertid havde distriktet den største besejling af samtlige i provinsen - næsten 5000 læster - så i absolutte tal spillede fart til og fra andre destinationer en ikke ringe rolle. Kun 32% af sejladsen klaredes af byens egne, nordmændene tegnede sig for 25%, københavnske skippere havde 16%, mens svenskere og fartøjer fra det øvrige udland indgik med hver omkring 8%. En bredde i besejlingen, som man skal til det iøvrigt så helt anderledes »situerede« Helsingør for at finde magen til. Sejladsens omfang og orientering hang sammen med to ting: handelen på Norge og Limfjordsfiskeriet.

Ialt 194 fartøjer kom fra Norge og fordelte sig med hensyn til hjemsted og tonnage således:

	antal	læster
Købstaden Ålborg	53	744
Det øvrige distrikt	19	211½
Læsø	8	118½
Andre kongerigske	2	17½
Norske fartøjer	112	1144
Ialt	194	2238½

Gennemsnitsstørrelsen for fartøjer i norgesfart har således 11,5, idet dog de danske fra byen Ålborg og fra Læsø gennemgående lå over gennemsnittet, mens en stor gruppe skuder fra Sydnorge på fra 5½ til 8½ læster trækker den anden vej.

Ålborgs egne fartøjer gik overvejende på Kristiania - her de største på mellem 20 og 26 læster. Kun to kom til Bergen, resten fordelte sig på søndenfjeldske destinationer. De norske kom fra snart sagt samtlige sydnorske havne, den fuldstændige række af hjemsteder var: Arendal, Bastø i Oslofjorden - herfra det mindste fartøj, en jagt på 3 læster - Brevik, Drammen, Frebergsvik, Kragerø, Kristiania, Langesund, Larvik, Nedeneslen, Porsgrunn, Sandefjord, Slebenden, Stokke sogn, Sogn, Svelvigen, Tjømø, Tønsberg, Øster Risør og Åsgårdsstrand. Afgangshavne koncentrerede sig om Nedeneslen, Øster Risør og Tønsberg. En vis tendens til at samme skipper kom ind fra samme havn kan spores, således Christen Olsen af Åsgårdsstrand, der afsejlede fire gange fra Holmestrand med en krejert på 14 læster, eller Christen Christophersen af Stokke sogn, som med en skude på 7 læster kom to gange fra Tønsberg.

En toldstatistik er desværre ikke bevaret, men Stiftsrelationen giver et godt indtryk af varernes art. Til Norge gik som altid korn og fodevarer, men også øl, brældvin, vadmél, fjer, lærred, olmerdug og andet hjemmegjort tøj opkøbt i oplandet. Fra Norge kom tømmer, brædder, jern, kommen, kalk, kakkelovne, tjære og tran. De norske varer genfindes i nedenstående tre ladningseksempler, som er typiske, bortset fra at den norske skipper havde et fartøj væsentlig større end gennemsnittet.

Ålborg Accisebog 1733

nr 409, 18/8, Skipper Christen Larsen af Kragerø med Krejert dr. 15 Lester kommen fra ibm med 100 stk fur og gran dehle. 16 tylt 10 aller, 16 tylt 8 aller, 10 tylt 7 aller, 1 tylt egestolper, 4 tylt Dobbelt ege Barloner, 6 tylt enchelt Ditto, 200 hane stafver og 2 faune Birche Ved og stang Jern 4 skpd.

nr 412 20/8 Skipper Niels Poulsen af Aalborg med Krejert dr 14 Lester kommen fra Drammen med 100 stk gran Vrag Bord, 4 tylt 8 aller, 11 tylt 7 aller, 100 straa Legter des for uden 45 tønder steen Kuhl. Nock 60 stenger Norsk stang Jern vog 6 skpd 4 pd og 6 stk Ditto Kacke-Lofner Vog 6 skpd 1 lpd 3 pd.

nr 404, 18/8. Skipper Hans Christensen af Ny Købing med Krejert dr 13 Lest. Kommen fra Drammen med 600de Vrag Bord, 6 tylt 7 aller, 100de straa Legter, 3 faune Birche Væd og 6 tønder tiere.

Først i Stiftsrelationen omtaltes imidlertid sildefiskeriet, »det velsignede Sild fiskerie og Saldterrie, hvormed Borgerskabet af dend store himlens Gud og de høisalige Konger af Danmarck have været benaadede«. Silden var eksportvare og i besejlingsstatistikken afspejles det først og fremmest i sværmen af små svenske både fra den anden side Kattegat, som hentede både ferske og saltede sild i Ålborg. Tidlig på året - allerede fra slutningen af marts - ankom fartøjer fra Ramsjö, Kullen, Höganäs, Torekov, Karup, Skipperkrogen, Ängelstorp, Kungsbacca, Styrjö og især Mölle og Arentzleje, alle i ballast og alle for at hente fersk vårsild. Senere fulgte større fartøjer, heraf en del med trælast, tjære og møllestene og sommeren igennem udveksledes med saltede sild i Ålborg. Det nødvendige salt kan også spores i besejlingsstatistikken. Johannes Edeman af Trondheim indløb to gange fra Frankrig med salt i en hukkert på 26 læster og et skib på 41 læster hjemmehørende i London medbragte en ladning salt fra Cagliari i Spanien.¹⁹⁷⁾

Man ville have ventet ålborgskibe i udenrigsfart efter salt, men det var ifølge indberetningen en saga blot. Ophævelsen af defensionsskibsprivilegierne - i 1701 - havde fået borgerne til at afhænde sådanne skibe og nu var kun en enkelt galeoth på 29 læster beskæftiget med at hente salt i Frankrig. Oplysningen kan bekræftes ved hjælp af et acciseregnskab fra 1735, men fartøjet var endnu ikke i fart i 1733. Salt var en af de 4 species, som København en kort tid fra 1726 havde importmonopol på og denne nødvendi-

ge vare var derfor et af de ømtålelige problemer i forholdet mellem provins og hovedstad.¹⁹⁸⁾ Derfor fik man også salt fra København, som Ålborg told-distrikt havde hyppig forbindelse med. Sejladsen var dog overvejende med københavnske skippere, som det ses nedenfor.

	Fra København		Fra Ålborg	
	til Ålborg		til København	
Skibe hjemmehørende i Ålborg	10	161	8	128
Skibe fra resten af distriktet	19	159½	19	149
Andre danske	4	57	2	22
Udenlandske	8	53½	-	-
Københavnske	94	725	87	627½
Ialt	135	1156	116	926½

Der var for størstedelen tale om pendulfart med ladning begge veje. Kun eet eneste fartøj gik til København i ballast, mens det den anden vej gjaldt for 21 af de ialt 123 som hørte hjemme i distriktet og i hovedstaden. Derimod var fartøjerne fra resten af landet og de udenlandske næsten alle helt eller delvis i ballast ved ankomsten til Ålborg fra København.

Købstadsskibene fra Ålborg var gennemgående ret store, mens fartøjerne fra Nykøbing, Skive, Thisted og Nibe i størrelse var fra jagter på 3 læster til galeother på 12½ læst. Derimod var gennemsnitsstørrelsen på de københavnske helt nede på 7,2 læster - det typiske fartøj her var på 5 til 8 læster. Som eksempel på både fartøj og ladninger kan tages skipper Ernst Christophersen af København, som med en galeoth på 7½ læst tilbragte hele året med 6 ture Ålborg/København retur.

Ålborg Accisebog 1733

1. 24/3 2 læster spansk salt
4 læster fransk salt
3 fj 6 ott oliesæbe.
2. 29/4 6 læster spansk salt
1 oxehoved fransk vin
1 td oliesæbe.
3. 27/6 4 læster spansk salt
8te forseglede pakker
med kongl. stempel på-
pir til 1734.
4. 11/8 2 læster 1 td spansk
salt, 1 oxehoved
fransk vin.
5. 11/9 4 læster spansk salt
2 læster fransk salt
4 fj 6 ott oliesæbe.
6. 23/11 4 læster spansk salt
1 matte spunden tobak
= 3 lpd 2 pd, 1 td
oliesæbe, 6 td færøsk
tran.

Københavns Toldregnskab 1733

1. 14/4 8 læster 6 td saltet sild
9 td »tørre« sild
74 sider flæsk = 7 skpd 1 lpd
60 ol æg = 9 rdl.
2. 18/5 5½ læst saltet sild
hjemmegjorte varer af linned
og uld for 4 rdl, 22 td tør-
re sild, 4 td æg for 7 rdl
endel flyttegoods.
3. 14/7 5 læster saltet sild, 5 favne
brænde, 6 td tørre sild,
30 ol æg = 5 rdl, hjemmegjort
lærred, 4 sider flæsk = 6 lpd,
3 ott smør, 4 lpd ost.
4. 22/8 13 favne enkelt ved.
5. 30/10 8½ læst saltet sild, hjemme-
gjort lærred for 4 rdl, 11 td
saltet kød, 2 fj ål, 40 ol æg,
10 sider flæsk = 1 skpd 6 lpd
6. 9/12 10½ læster saltet sild, 8 lpd talg, 6 lpd oste.
1 td rugmel, 2 travet koste, 2 par små høns.

I farten mellem København og Ålborg nærmede man sig en balance m.h.t. varestrømmen. Selvom Ernst Christophersen ikke havde lige stor ladning på alle sine ture, var der dog tale om varer, der fyldte begge veje.

Fra det øvrige Danmark indløb ikke så få fartøjer, men næsten alle små. Gennemsnitsstørrelsen var på 4,9 imod 8,6 i den samlede københavnerfart. Det var både og jagter, som kom efter sild og eventuelt afhændede korn. De fleste distrikter på Sjælland og Lolland-Falster var repræsenteret med et eller flere anløb: Kalundborg, Korsør, Vordingborg, Køge, Stege, Stubbekøbing, Nykøbing F., Bandholm, Nakskov og blandt de fynske Nyborg og Rudkøbing. En båd fra Grenå på ½ læst sørgede for hjembyens forsyning med ferske sild. Endelig ankom gentagne gange små jagter fra Fladstrand og Skagen, mens ålborgjagter selv hentede brænde i Mariager fjord.

Forbindelsen med Hertugdømmerne var derimod ubetydelig, mens Lübeck var noget af et problem for ålborgenserne. I lighed med situationen på Bornholm finder man her det usædvanlige, at lübeckerne kom selv. Mens stude gjorde det ulejligheden værd at sejle til Bornholm, må silden fra Limfjorden have haft en tilsvarende tiltrækningskraft. I al fald så besejlingen fra Lübeck således ud:

Ålborgskibe	4	46
Lübeckere	6	86½
Femernskibe	7	88
Wismarskib	1	7
ialt	18	227½

Kun 4 af 18 ladninger var på egen køl. Baggrunden for fartøjerne fra Femerns deltagelse var, at de som skibe hjemmehørende i Hertugdømmerne havde en toldfordel. I Ålborg var man meget misfornøjet med disse lybske ladninger. Tidligere havde man selv sejlet til hansestaden med saltede sild, huder, skind, salted ål, tørfisk, smør, vox, uld m.v. og til gengæld hentet tagsten, mursten, humle, klæde og isenkram. I købstadens indberetning fremførtes det, at ålborgske fartøjer nu mistede denne fart og at lübeckerne ofte selv havde varerne på 2'den eller 3'die hånd. Man gik ikke skridtet videre til at slutte, at man ved selv at hente varerne derved ville sælge på 3'die eller 4'de hånd! Og man nævnte faktisk ikke direkte, at der stadig *gik* ålborgskibe til Lübeck.

Af andre østersøhavne besøgte i 1733 både Königsberg og Riga, begge med to skibe. Sydpå gik på denne måde 4 ladninger sild, mens returvarerne var hør og hamp.¹⁹⁹⁾ Ganske vist havde Stiftsrelationen også her et mørkt syn på tingene og forklarede, at man ikke mere kunne konkurrere med skotter og nordmænd, når det gjaldt sild, og derfor måtte »de fleste« gå i ballast til Østersøen og betale returladningen kontant. Dette var dog ikke tilfældet i 1733!

Endelig kunne man forestille sig, at ålborgskibe gik i fart direkte mellem Norge og Østersøen, men dette er der kun fundet eet eksempel på: Mads Bertelsen passerede Øresund fra Bergen til Lübeck og kom hjem dérfra.²⁰⁰⁾ Endvidere havde Claes Jannetz med en galeoth på 19 læster åbenbart fået fragt fra Østersøen til Amsterdam, idet han ses på vej mod syd til Østersøen i foråret, mens han senere hjemkom fra Holland. Sluttelig fuldendes billedet af Ålborgs udenrigsfart af Niels Madsen, som med en galeoth på 18 læster hentede en ladning tjære i Norrköping og Niels Nielsen, som med en smakke på 18 læster en del af året sejlede mellem København og forskellige østersøhavne. Byen havde ikke mere fart på det egentlige udland, end at hvert skib let kan opregnes.

Læsø var hjemstedsbetegnelse for et mindre antal skuder, som imidlertid ikke så det angivne hjem i 1733. I toldbogen er de ikke anført, men det vides, at læsøskuder overvintrede i Ålborg.²⁰¹⁾ Stiftsrelationen nævner, at øen havde 4 skuder, som gik i fragtfart mellem Ålborg og Norge eller på Østersøen. Varer kom derimod til Læsø med øens egne både.

Bådfarten på Læsø, som den er anført i toldregnskabet, var i sandhed af mistænkeligt ringe omfang. At toldstedet overhovedet blev opretholdt skyldtes næppe heller denne bådfart, men må have sammenhæng med opsynet med strandinger og strandingsgods. I 1733 registreredes kun 3 læsøbåde på hver ½ læst indkommende fra henholdsvis Mariager, Randers og Ålborg, hvortil kom en skagenbåd på et enkelt besøg. Alle ind- og udklarerede blev registreret *både* i afgangshavn og ankomsthavn.

De større skuder var også i fart. Ikke på Østersøen, men ganske rigtigt på Norge. De synes at have været specialister på det felt. Foruden de i det foregående afsnit nævnte, som gik til Ålborg, hjemførtes endnu et par ladninger fra Norge på læsøskuder, den ene til Næstved, den anden til Fredericia. I 1733 kan

optælles i alt fald 5 med Læsø som angivet hjemsted. Få år før havde der været flere. En enkelt skipper, Peder Gaj, som var fører af en tjalk på 8½ læst - en ret speciel kombination - anførte sig både af Læsø og af Ålborg. En gradvis integrering i ålborgflåden synes at være en nærliggende forklaring i hans tilfælde; praktisk, fordi øen ikke havde nogen vinterhavn. Derimod er der ikke nogen tvivl om, at læsøskuderne i alt fald tidligere faktisk var ejet af beboerne på øen.²⁰²⁾

Toldstederne nord for Ålborg havde også et stærkt præg af fiskeri og fiskevarers afsætning. *Fladstrand* tolddistrikt indbefattede Hirsholmene og købstaden Sæby, hvis funktion som havneby synes at være ophørt i 1735, hvis man skal tro tolderens indberetning. Indløbet til åen var »ganske ruineret«, så al sejlads foregik fra Fladstrand, hvor toldstedet var placeret. Der var dog stadig skippere, som i 1733 angav sig af Sæby. Skibslisten det år havde 11 små fartøjer på tilsammen 38½ læst samt en enkelt større galeoth på 24 læster.²⁰³⁾ Sidstnævnte foretog det år en tur på Norge og to på København og var ført af Søren Sørensen af Sæby.

I forhold til flådens størrelse havde toldstedet en ganske stor besejling, men det var overvejende med københavnerskipperne, der tegnede sig for næsten 54% af den indkomne tonnage. Stedets egne besørgede kun godt 27%, norske fartøjer tog sig af 11%, mens resten væsentligst var fartøjer fra det øvrige Danmark.

Godt 61% af tonnagen indkom fra hovedstaden og fordelte sig på to klart adskilte grupper. Jagter og både fra Hirsholmene, Fladstrand og Bangsbostrand - alle stedets egne og samtlige med ladning - havde 24 anløb fra København med en gennemsnitsstørrelse på 2,6 læster. Hertil kom to anløb af den store sæbygaleoth. Heroverfor 21 anløb af københavnerskibe og en enkelt fra Hobro, alle fra hovedstaden, alle i ballast og med en gennemsnitsstørrelse så høj som 22,9.

Eksportstatistikken har 1564 favne brænde, hvilket forklarer alt. Brændet gik med de store fremmede, mens stedets egne slet ikke deltog i dette, men hentede salt, hamp, sæbe m.v. i København og bragte f.eks. følgende til hovedstaden.

Københavns toldbog, indkomne fra indlandet
nr 101 26/2

Anders Thomasen af Hertzholm, hans
jagt dr. 4 læster.

15 tønder saltet kuller

1½ skpd røget flesk i 15 sider

10 lpd røget faarekiød w. 3 rd 4 mk

30 stk rocke fisk og 14 tusind flønder,
der fortoldet, Nock Fladstrands Told

Regnskab for 1732.

videre angiver 4 sider flesk vegt 6 lpd

og 2½ ott smør.

I norgesfarten var der igen to klart afgrænsede grupper, lidt større norske og Fladstrands små. Toldstatistikken har kun godt 1400 td rug og malt på eksportsiden, så flyndere nordpå og tømmer sydpå må have domineret.

Fra Fladstrand sendtes en enkelt skipper til Lübeck og en del danske toldsteder - Kalundborg, Kerteminde, Århus, Randers og Ålborg - havde enten besøg af stedets skippere eller - sjældnere - sendte egne fartøjer efter »flynder og koller«.

I *Skagen* hentedes såvist ikke brænde. Udefra kom kun en krejert af og fra Sandefjord på 23 læster og en jagt fra Göteborg på 15 læster - disse to alene fylder vældigt i besejlingsstatistikken. Hertil et par mindre fartøjer fra det sydlige nabodistrikt, resten af besejlingen var med egne små jagter og både. Skibslisten fra 1733 har 16, hvoraf kun 3 på fem læster og derover. Den beskedne fartøjsstørrelse forhindrede ikke en sejlads ganske vidt omkring. Saltede og tørrede flyndere fra Skagen eksporteredes til den anden side af Kattegat, til mindre havne og især til Göteborg. En enkelt jagt fra Skagen vendte endda hjem fra en tur til Stockholm. Naturligvis gik en del til København - 19 ladninger - og også byer som Helsingør, Kalundborg, Odense, Århus, Grenå, Randers, Mariager og Ålborg havde besøg af fartøjer fra Skagen. Fra Lübeck vendte hele otte skagensjagter hjem, heraf de 6 delvis i ballast, hvilket antyder, hvad vej varestrømmen gik. Øjensynlig havde skagboerne det lettere i Lübeck med deres flyndere end ålborgenserne med deres saltede sild!

Sammenfattende kan om distrikterne Ålborg, Læsø, Fladstrand og Skagen siges, at de er grupperet geografisk og med fiskeriet som fællesnævner, men

ellers var såre forskellige. Ålborg havde provinsens største besejling, den næststørste flåde og en meget differentieret søfart. Læsø besad - endnu - nogle skuder, som fungerede i ålborgregi, fuldstændig løstrevet fra hjemstedet, mens Fladstrand og Skagen havde små fartøjer i nøje sammenhæng med eksporten, der for Skagens vedkommende udelukkende bestod af fisk. Når der skulle hentes brænde i Fladstrand, var dette derimod en sag for de langt større københavnske fartøjer.

Vestjyske dritrikter I

»Iligemaade maa de som imellem Klit-Møllerne, Block-Huuset og Tornebye-Strand paa en 12 Miilsvey ere boende, indtage Landets Vahre, som de sig af Landboerne tilforhandle, men intet andet, og dermed seyle paa Norge . . .«
Toldforordning 1732
Forordning for de trafikerende, § 20.

Ifølge gammel hævde - forlængst lovfæstet i de skiftende toldforordninger - sejlede de såkaldte sandskuder fra Thyland, Hanherrederne og det vestlige Vendsyssel ved Jammerbugten. Af hensyn til skudedefarten fandtes to tolddistrikter, Hjørring og Thisted, der begge, hvad søfart angik, udelukkende havde med fortoldningen på Vestkysten at gøre.

Hjørring tolddistrikt omfattede Løkken og Blokhus, men regnskabet for 1733 mangler desværre en skibsliste. Umiddelbart ser det ud til at der på dette tidspunkt var 2 skuder ved Løkken og een ved Blokhus, men hertil kommer to, hvor skipperen betegnede sig af Thisted og een, hvor han var af Hjørring. Fartøjerne var alle udtrykkeligt betegnet skuder og størrelsen var for samtlige anført til 4 læster, så man får ikke megen hjælp til en sikker identifikation. Thistedskipperne kan med sikkerhed siges *ikke* at have sejlet fra Thisted tolddistrikt, så der var antagelig tale om fartøjer hjemmehørende i Hjørringdistriktet. Stiftsrelationen fra 1735 anfører 4-5 sandskuder.²⁰⁴⁾

Sejladsen foregik udelukkende på Norge. 100%. Af den indkomne tonnage stod distriktets egne antagelig for knap $\frac{2}{3}$, de øvrige var norske. Den samlede

besejling var af meget ringe omfang - kun Læsø havde lavere tal. Desværre har toldbogen ingen statistik, men i indberetningen fra 1735 anførtes som eksporteret til Norge: ca. 1000 td rug, 600 td byg, 50 td smør, 30 skpd flæsk, 10 skpd tørret fårekød, 5 skpd ost og 40 ankre kornbrændevin. Beskedne tal. Iøvrigt fremgår det, at Hjørring købstads borgere havde deres forbindelser vestpå. Indberetningen sætter eksporten fra Vestkysten op som et alternativ til en handel over Ålborg. Herfra fik man i Hjørring købstad hentet salt, tobak, vin, hør, humle m.m., mens tømmer og jern kom ind med sandskuderne, norske som danske, udelukkende fra Arendal, Kragerø og Øster Risør.

I *Thisted* tolddistrikt fandtes flere fartøjer. Skibslisten fra toldbogen har 21 på fra 4 til $6\frac{1}{2}$ læst, ialt 107 læster. Hjemstedet er ikke specificeret, men skal listen stå til troende, må flere af sandskuderne have sejlet med skiftende skippere. Et forsigtigt skøn får til resultat, at listens fartøjer må kunne fordeles med en halv snes stykker til Klitmøller, fire til Klim, 2-3 til Torupstrand, et par stykker til Slettestrand og en enkelt til Hanstholm og en til Torup. Endvidere skaber det yderligere usikkerhed, at en enkelt skipper er betegnet af Ålborg, en anden af Thisted. Også disses fartøjer må have hørt til distriktet, idet de ikke træffes andre steder.

Den samlede sejladse antog her et omfang svarende til et mindre købstadsdistrikt og foregik som i Hjørringdistriktet udelukkende på Norge. Stedets egne tog sig også her af henved $\frac{2}{3}$, mens resten var norske fra Nedeneslen, Kristiansand og en enkelt fra Slebenden. Toldbogen specificerer, hvor i distriktet skuderne gik ind.

	antal	læster
Torupstrand	14	74
Slettestrand	3	12
Vigsø	18	87
Klitmøller	27	$143\frac{1}{2}$
Agger	6	32
Harboøre	3	16
Vorupør	1	4
ialt	72	$368\frac{1}{2}$

En toldstatistik er bevaret og heri angives, at godt 5500 td byg, godt 1800 td havre, næsten 1300 td rug og knap 700 td ærter blev udført. Stiftsrelationen har yderligere fyldige oplysninger om eksport af gryn, flæsk, smør, ost, groft lærred, uldne strømper, trøjer og hjemmegjort tøj. Retur gik naturligvis tømmer,

brædder, lægter, båndstager, jern og brænde - 52 favne for år 1733. Nedenstående eksempel på udgående og indgående varer, som angivet i Thisted toldbog i 1733, giver iøvrigt en bekræftelse på antagelsen om skipperskift.

30/4 nr 36

»Skipper Christen Hiardemaal af Klitmøller, angaf sig seylfærdig med Skuden drægtig 5 læster, hvormed ankom Jens Fulesang af ibm d 29 hujus fra Christianssand og klargjort for Indkommende under No 17, agter sig nu til bemt Stæd igien med efterskrefne vahre«

Byg 150 tønder

Flesk 5 sider ½ skpd

Gryn 6 td

Rug 40 td

Smør 1 td

19/6 nr 46

»Skipper Christen Hiardemaal af Klitmøller ankommen for Vixøestrand, indehafte 6 tylt 10 alninger, 300 baandstager, 100de vragebord fra Christianssand. 11 Juny nr 107».

Også indberetningen fra Thisted by lader ane, at den vestlige fart med sandskuderne kunne opfattes som et alternativ til den østlige gennem Limfjorden, som den indberettende tolder iøvrigt ikke skulle registrere. Forholdet mellem købstadborgere og skudefarere er imidlertid svært gennemskueligt, men myndighederne havde i al fald tidvis et godt øje til sandskuderne. I stedet for den konsumtionsafgift, som købstæderne var pålagt, skulle sandskuderne betale årligt 10 mk og 8 sk pr læst, hvilket var baggrunden for den store skibsmålingssag nogle år senere.²⁰⁵) Læstetallene som her refereret er utvivlsomt resultater af lokale taxationer stærkt i underkanten, hvad der må have i erindring ved sammenligning med andre distrikter.

Slående er det, at Grenen m.h.t. småskibsfarten stadig havde bevaret sin årtusindgamle rolle som skel. Sejladsen foregik kun i nord og sydgående retning. Man rundede ikke Skagen for at gå direkte til danske distrikter østpå. Een eneste skude, »Ebeneser« ført af en skipper fra Torup kom i 1733 til Kalundborg. Men afgangshavnen var Mandal!

Sluttelig kan bemærkes, at indberetningerne af gode grunde ikke kunne anføre klager over tilmodrede indløb og slette skibbroer, hvorimod tolderen i Thisted gav en ganske god beskrivelse af, hvordan man »havnede«. Skuderne blev normalt trukket på land - heraf navnet sandskude - men tit måtte man for overhovedet at kunne komme ind smide en del af trælasten overbord. Og når fartøjerne skulle ud, tvang vejrforholdene ofte skipperen til at lette anker og sejle fra halvdelen eller en trediedel af ladningen.²⁰⁶) Kontrollen må iøvrigt have været uhyre vanskelig for en tolder, hvis distrikt havde en kystlinie af den udstrækning.

Vestjyske distrikter II.

»Til Ind og udgaaende Vahre her ved Told Stedet betiener de Negotzerende og Indbygerne sig af vore egen Byes Skibe, og ej behøver nogen fremmed saa som her er lidt at bestille siden Oxen farten her for nogle aar siden er bleven nedlagt . . .«
Stiftsrelation, Ringkøbing 1735.

For distrikterne længere sydpå - Ringkøbing, Varde, Ribe og List - var norgesfarten kun een blandt flere muligheder. Her gik farten også mod syd til Holsten og mod sydvest helt til Holland. Endelig var der det helt specielle forhold, at en stor part af den mandlige befolkning bemandede en del af den hamburgske og hollandske hvalfangerflåde.

Endnu i *Ringkøbing* bemærkedes den relativt korte vej til den sydlige del af Limfjorden. Fra Lemvig indberettedes, at man her enten kunne afsætte flæsk og smør med kåde til Ålborg, eller man kørte med vogn de 7 mile til Ringkøbing, hvorfra det kunne udskibes til Amsterdam. Holstebro angav ligeledes at have valget mellem 2 mil til Struer ved fjorden eller 6 mil til Ringkøbing, hvorfra der var forbindelse til Holland.

Skibsfarten på Ringkøbing tolddistrikt var ikke af stort omfang rent tonnagemæssigt. Fem ladninger indkom fra Holland med egne skippere, en sjettede med en skipper fra Ameland. Til gengæld var ladingen

gerne meget varierede og indeholdt, hvad angår kolonialvarer og kram, alt hvad man i den østlige del af riget kunne tænkes at anskaffe fra Lübeck, Flensborg og København. Endvidere fik man kalk fra Holland. De udgående ladninger indeholdt lokale produkter som fedevarer, talg, vox, vadmél, svinebørster, pennefjer, kalveskind m.v., men ikke stude-ikke mere.²⁰⁷⁾

Af tilsvarende beskedent omfang var farten på Hamborg og Altona, hvortil også eksporteredes lidt fedevarer. Her var forholdet det, at en nyligt erklæret boykot af Hamborg forhindrede, at man tog returladning derfra.²⁰⁸⁾

Når det i tolerens indberetning hævdedes, at man klarede sejladsen med egne skibe - 7-8 fartøjer på tilsammen under 100 læster - var dette kun delvis rigtigt. Andelen var omkring $\frac{3}{4}$. Hollandske skipper og fartøjer fra Ostfriesland deltog i farten på henholdsvis Amsterdam og Elben og også i norges-handelen finder man ostfriesere. Når tolerens derimod i 1735 placerede norgesfarten som den største i omfang, svarer dette til forholdene i 1733. Næsten 47% af den indkomne tonnage kom nordfra - alle fra afgangshavnene Kragerø, Arendal og Øster Risør. Toldstatistikken har godt 1500 tønder byg og rug, som skulle være eksporteret til Norge.

Varde tolddistrikt havde vestkystens største flåde - 17 fartøjer på ialt omkring 140 læster og toldstedet havde ligeledes den største besejling. Fartøjerne førtes af skipperne, som boede i Ho og Hjerting, hvor toldstedet lå. Købstadsrelationen fra 1735 dvæler med smerte ved det faktum, at skipperne boede på »propriætgods« og derved unddrog sig konsumtion og anden købstadstynge. Der var endda muligvis tale om, at det var krongods! Baggrunden for skippernes bopæl og toldstedets beliggenhed var naturligvis besejlingsforholdene, idet »Åen med grund og sand, tid efter anden er bleven opfyldt, at man nu næppe med en flad pram kan komme med derover«. På grundlag af erfaringerne med tilsvarende oplysninger i andre købstæders indberetninger kan man sikkert heraf slutte, at man i al fald kunne komme til byen *netop* med en flad pram. Toldstedet Hjerting lå i en afstand af 2 mil til lands og hele 4 mil til vands fra købstaden, hed det.

De indgående fartøjer angav ikke altid helt specificeret afgangshavn, som nedenstående oversigt viser.

Grønland	2	32
Øster Risør	11	137
Ribe	3	15
Fanø	5	6½
Holland	14	121
Elben	96	242½
Holsten og List	8	68
ialt	139	622

Grønlandsfarten var sælfangst med stedets to største fartøjer, en galeoth fra Hjerting og en pinke fra Ho, begge på 16 læster. Hver foretog i 1733 en tur nordpå og tendte hjem med spæk til et trankogeri ved Hjerting. Man ville gerne have vidst, hvor mange sæler, der blev fanget, men toldbogen svigter på dette punkt. Der skulle ikke betales told og blev kun bemærket:

Indgående nr 69, 4/7

»Skipper Peder Jørgensen af Hoe sin førende Pinche Dregtig 16 Lester, kommer fra Grønland med Seehunds Spech, som afkoges i det Hiertingsche Tran-Kogerie«.

Sælfangsten er et spændende indslag, der kan ses som en spinkel parallel til den langt mere omfattende hamborgske og hollandske sæl- og hvalfangst, som bl.a. havde en mængde søfolk fra vadehavet i besætningerne. Man kan se dem tage afsted - også i toldbogen fra Hjerting - f.eks. med skipper Søren Bønberg af Hjerting, som på årets første rejse agtede sig til Holland med sin kuf på 3 læster medførende »eendeel Sõe Farende Folck, som agter Hyre at søge«. Man havde således lokal ekspertise m.h.t. sælfangsten, robbefangsten og i tolerens indberetning fra 1735 nævnes de samme to sælfangere da også. Men da var kun pinken under Grønland, galeothern var i fragt på Norge. »Interessenterne« havde ikke fundet det tilstrækkeligt indbringende med denne fangst.

Af den indkomne tonnage kom 22% fra Norge. Her deltog smækker og galeother fra Hjerting og Ho, fra Øster Risør et par skuder og en krejert. Små 1300 tønder rug og byg skulle være gået nordover, tilbage kom tømmerlast, udelukkende fra Øster Risør.

Til Hamborg gik ifølge stiftsrelationen både korn og »Sorte Potter« og de samme kategorier udførtes til Holland tillige med talg, svinebørster, pennefjer, vadmél, smør og andre fedevarer, samt besynderligt nok kampesten. Varestatistikken har knap 2000 td

rug og for 721 rdl sorte pletter, som angives udført til »fremmede steder«. Farten på Holland var med en enkelt undtagelse med stedets egne, kun en smukke på 20 læster - den samme, som kom til Ringkøbing - repræsenterede Holland. I 1735 mindedes man også i indberetningen fra Varde tidligere tiders studehandel. I indeværende år, skrev man, var ikke en eneste okse afsendt. Det blev der heller ikke med skipper Graves Iversen af Hjerting, som udklarede den 2/5 med en smukke på 6 læster destineret til Holland. Fartøjet indeholdt:

For Niels Joensen udi Warde:
rug 96 td
penneffer værdi 2 rd
talg 2 td
vadmæl værdi 20 rd
kalveskind 6 dægger
Skipperen selv:
Sortepotter værdi 2 rd

Returladninger fra Holland var som ved Ringkøbing overordentlig righoldige på luksusvarer, omend som sædvanlig i meget små kvanta. Fobbe Onnes af Ameland indbragte følgende til fortoldning med den 20 læster store smukke.

For Claus Schive af Holstebro:
Fransk vin $\frac{1}{2}$ oxehoved
Fransk brændevin 1 anker
Tobak spunden 50 pd
Krap 900 pd
Smack 4 skpd
Engeskier 7 skpd
Ingefær 200 pd
Indigo 16 pd
Potaske 3 skpd
Allun 2 td
Svedsker 200 pd
Rosiner 100 pd
Sukker 244 pd
Mandler 25 pd
Risengryn 50 pd
Kardemomme 2 pd
Nellikar 2 pd
Muskat 2 pd
Muskatblomme 1 pd
Theebou 4 pd
Valnødder 2000 stk

Citroner 300 stk
Victrill 1 skpd
Corender 50 pd
Graa Papir 10 Riis
For Niels Joensen udi Warde
Kalk 12 læster.

Ovenstående viser, at man fra Holstebro også har importeret over Varde, en lang afstand til lands, men til gengæld har det ikke krævet så mange vogne at transportere de små kvatiteter. At kalken var til lokalt brug, siger sig selv.

Fartøjer indkommet »fra Elben« må antages at komme fra Hamborg. Man kom hjem i ballast, ihukommende forbudet mod at købe varer dér. Således i alt fald på papiret. I denne fart deltog skuder og smækker fra Ho og Hjerting med ialt 35 anløb med 181 $\frac{1}{2}$ læst. Hertil kom en mængde både fra Fanø: 61 anløb med ialt 61 læster. Den største af disse var på 2, den mindste på $\frac{1}{2}$ læst - alle disse også i ballast. En 17-18 forskellige fanniker deltog her såvel som i noget af besejlingen af Hertugdømmerne. Fanø var ikke direkte nævnt i toldforordningen, men i praksis havde fannikerne sejladsrettigheder på linie med andre øboere. Hvor megen sammenhæng denne båd-fart havde med fiskeriet er ikke til at konstatere, og hvor god kontrollen har været ved hjemkomsten fra Elben er ikke til at erfare - Fanø ligger mellem Hjerting og »Elben«. Men at fannikerne transportererede jdepotter i stort tal sydpå er sikkert nok.

I Ribe kunne man kun anføre et enkelt fartøj som hjemmehørende: en smukke på 11 læster, som sejlede med en skipper fra Manø. Hertil kom imidlertid i 1733 hele 68 både på tilsammen 45 læster, som tolderen pligtskyldigt anførte i toldlisten, men som ikke fandtes værdige at blive nævnt i stiftsrelationen. Fanø, dvs. i datidens sprogbrug Fanø og Sønderho, hørte under Ribe tolddistrikt, men fannikerne fortoldede hyppigst ved Hjerting, mens sønderhoningerne dominerede ved Ribe. Tolderens formulering tyder på, at alle 68 både i 1733 skulle have fortoldet ved Ribe, hvilket ikke stemmer med toldregnskabet, som kun har 38 klareringer ialt. Om der allerede på dette tidspunkt, som det kan konstateres senere, har været ført en art filialtoldbog i Sønderho, har ikke kunnet opklares. I alt fald må man antage, at den positive oplysning i toldregnskabet om de 68 både »som dette år 1733 har losset eller ladet«, betyder at

der under Ribe tolddistrikt foregik en bådfart med fisk, jydepotter o. lign. af mindst samme størrelsesorden som under Varde distrikt.

Registreret er derimod, hvad der angik Ribe som sådan. Besejlingsforholdene var her således, at man måtte pramme den sidste mils vej til byen, dog afhængigt af tidevandet. Årsagen var en tilsanding, som »byen ikke formaar at redressere saa længe negotien og skibsfarten er ikke bedre end nu etablert« - man var kommet ind i en ond cirkel.

Målt i kommercelæster dominerede handelen på Norge med næsten 60% varetager af manøskipperen, som havde tre rejser det år, hvortil kom to anløb af hjertingskipper, tre af rømøskipper og to af fartøjer fra Galmsbøl. Norske skibe kom åbenbart ikke så langt mod syd. Varestatistikken har godt 2000 td rug eksporteret til Norge, mestendel magasinkorn.

Den øvrige trafik på Ribe bestod af to anløb af en Pelwormskipper, som kom fra Amsterdam. Resten var lokaltrafik sydfra; fartøjer fra Hjerting, Fanø, Sønderho, Galmsbøl, Dagebøl - alle af beskeden størrelse - indkom fra Altona, List etc. En del af småbådene medførte salt.

»Indgaaende Vahre (har) bestaaet i Tran, som fra Fangsten er indkommen, Rax ollie, Seebe, Lidet Gewürtz, Bay, Grofft Klæde saa og Arl. 3.4.5 ladninger Norsk Tømmer item Indenlands udgaaende har været Rug, Byg, Honning, Smør, Vox saa og Matrosser«.

Stiftsrelation, List 1735.

Det sydligste kongerigske tolddistrikt lå ved List på øen Sild og var i virkeligheden en art indsejlingskontrol i lighed med Hadsund og Rørvig. Under List tolddistrikt hørte 10 fartøjer på tilsammen godt 90 læster, alle hjemskrevet på Rømø, foruden to østersnekker og 18 både benyttet ved østersfiskeriet. En varestatistik er ikke bevaret, men ovenstående citat siger noget om produkternes art. Hertil er endvidere at tilføje, at nok sagdes fartøjerne at være hjemmehørende på Rømø, men ifølge tolderens indberetning i 1735 var de for en stor dels vedkommende ejet af købmænd i Tønder, altså indbyggere i Slesvig, mens nordspidsen af Sild og hele Rømø var dele af Kongeriget. Derfor angav rømøskipper i 9 tilfælde

Højer som afgangshavn, når de på vej hjem i ballast lagde ind til List. Højer var ladested for Tønder og rømøgaleotherne skulle ifølge indberetningen deltage i sælfangsten under Grønland og iøvrigt af og til sejle på England. Alt dette havde dog med Tønder og ikke List tolddistrikt at gøre. - Fortoldningen i dette område, hvor Kongerige og Hertugdømmer i den grad var slettet ind i hinanden, må i sandhed have været kompliceret. Men den del, der klarerede i List, kan kun have vedrørt Kongeriget.

De 9 ladninger fra Norge indkom med skipper fra Hjerting, Rømø, Husum og Østerlands Føhr. De 6 ladninger var bestemt til Bådsbøl syd for Ballum, de 3 til Niblum på Vesterlands Føhr. Altså alle til kongerigske dele.

Østerssnekkerne ses i livlig fart fra Hamborg, hvorfra de hjemkom i ballast - ialt 12 anløb, hvortil kom nogle anløb »fra Elben« med ladning. Det meste af den øvrige sejlads var med mindre fartøjer fra Pelworm, Dagebøl, Hjerting og Ostfriesland med afgangshavne fra Altona og nordpå - decideret lokaltrafik. Endelig en spændende gruppe på 3 rømøskibe, som kom fra Holland med en ladning søfolk; rømøboerne, der vendte hjem efter årets forhyring ombord på bl.a. hollandske hvalfangere. Indberetningen forklarede: »Alle Mands Personer paa Eilandene Rømøe, Ammerum og List af 15 til 60 aar ungefær, hvilcke ere Friske og Stærcke, fahrer til Søs, de Brechlige og Gamle Mandfolck tillige med Quindfolcket bestiller imidlertiid det Lidet Auling og hues Arbeide«.²⁰⁹⁾

Skibsfarten fra den jyske vestkyst adskilte sig således radikalt fra søfarten i det øvrige Danmark. De to nordlige distrikter, Hjørring og Thisted, havde udelukkende forbindelse med Norge, mens de fire sydlige også havde søværts kontakt med Holland, noget der var uhyre sjældent for provinsdistrikter i resten af landet. Uanset at studeeksporten til Nederlandene var ophørt på denne tid, skete alligevel en vis vareudveksling og fra øerne og vestkysten af Ribe stift rekrutteredes mandskab til vesteuropæiske hvalfangerflåder.²¹⁰⁾ Endelig foregik en livlig trafik af lokalt præg i nord-sydgående retning i selve vadehavet. Østers og jydepotter transporteredes helt til Elben med snekker og både fra henholdsvis Rømø og Fanø.

VIII. Den grå nutid og den gyldne fortid

Generelle træk 1733

Det foregående kapitels brede indgående gennemgang af sejladsen tolddistrikt for tolddistrikt skulle for den udholdende læser have givet et indtryk af provinshandelsflådens forskellige anvendelsesområder, de vekslende varekategorier, gode og dårlige havne, fremmede fartøjers deltagelse, toldforhold, lokalt særpræg og mere til. Sidst, men ikke mindst, skulle der være tilvejebragt et grundlag for en generel karakteristik af søfarten i 1733, som udformet i det følgende afsnit.

Først og fremmest bestod søfarten på de danske provinsdistrikter helt overvejende i sejlads indenfor monarkiets riger og lande. Forbindelserne til det egentlige udland var få. På den sydlige del af den jyske vestkyst havde man en traditionel fart på Holland og Hamborg, i de fleste østlige tolddistrikter hentedes årligt de karakteristiske ladninger fra Lübeck; små svenske fartøjer kom til en del østvendte toldsteder med tømmer og de stak over Kattegat efter sild. Når man hertil lægger nogle ganske få, som kom med kalk fra Gotland, et par saltskibe til Ålborg og nogle forbisejlende, der i Lillebælt, Storebælt og Øresund lossede mindre varemængder, er dermed sagt det meste om den direkte kontakt mellem provinstoldstederne og udlandet. Sejladsen koncentrerede sig om Hertugdømmerne og Kongeriget, om Norge og København.

Ganske vist er der i en del tilfælde konstateret en trekantfart mellem danske distrikter, Bergen og østersøhavne som Lübeck, Wolgast, Riga og Wismar, men sammenlagt var der kun tale om ialt 17 rejser, minimalt i forhold til den direkte sejlads frem og tilbage mellem Norge og Danmark. Nogle få ture fra specielt Århus og Ålborg til østersøhavne som Riga og Königsberg efter hør og hamp udgør et

beskedent supplement til trekantfarten, og det kan sluttelig konstateres, at et par fartøjer fra provinsdistrikter som Ebeltoft og Ålborg deltog i farten mellem hovedstaden og de samme østersøhavne. Helt udelukke, at et enkelt provinsskib var i fart på fjernere destinationer og blot ikke kom hjem i 1733, kan man ikke - af gode grunde har kun kunnet registreres, hvad der dukkede op indenrigs. Men sandsynligheden herfor er ringe. Eneste antydning har været helsingørapotekerens skib, som skulle gå mellem Holland og Østersøen uden at anløbe dansk havn. Der har næppe været mange af den slags.

Farten for en dansk provinsskipper var næsten altid en rejse, der sluttede, hvor den begyndte, i pågældende provinsdistrikt. Dette gjaldt også for de fartøjer fra Hertugdømmerne, specielt sønderborgere, som deltog i norgesfarten, samt de få marstallere i københavnerfarten. Undersøger man f.eks. de bergensfarere, som ikke var norske, i 1733 ialt 59 fra Kongeriget og Hertugdømmerne, viser det sig, at 41 af disse var hjemmehørende i danske distrikter og returnerede til hjemstedet. Yderligere 10 danskere vendte tilbage til det kongerigske tolddistrikt, hvor de sidst havde klareret, hvilket også gjaldt for 3 hertugdømmeskipper. Tilbage bliver kun 5 fartøjer, som ikke tidligere på året havde anløbet det distrikt, hvortil de ankom nordfra. Hvis man på lignende vis undersøger en stikprøve bestående af de 100 første fartøjer, som anløb København fra indenlandsk distrikt i august måned 1733, ses det, at de 79 vendte tilbage til det sted, hvorfra de var kommet, to bornholmere gjorde sikkert det samme, mens kun 19 gik til en anden destination. Inkluderet i disse 100 var 48 fartøjer hjemmehørende i Dragør og København, hvorved fås en yderligere demonstration af de faste sejlvaner, som ligefuldt gjaldt fra hovedstad til provins.

Den samlede besejling til provinsen kan opgøres for 45 distrikter.²¹¹⁾

Fra:	antal	læster	gennemsnitsstørrelse	Pct. af det totale læstetal
København	1707	16672,5	9,8	38,5
Øvrige Danmark	1376	6802,5	4,9	14,7
Norge	1101	12126,0	11,0	28,0
Hertugdømmerne	499	3026,0	6,1	7,0
Sverige	215	1111,5	5,2	2,6
Lübeck	253	2035,0	8,0	4,6
Øvrige udland	197	1440,0	7,3	3,3
Uoplyst	14	54,0	3,9	0,1
Total	5362	43267,5	8,1	100,0

Farten fra København og Norge udgjorde lige ved $\frac{2}{3}$ af den samlede indkomne tonnage, men bag disse summariske tal skjuler sig store variationer m.h.t. de anvendte skibe. De fartøjer, der hentede brænde i de østjyske distrikter lå i størrelse væsentligt over gennemsnittet, mens mange »høkerbøtter« ved de jyske, såvel som de sydfynske, sydsjællandske og lolland-falsterske distrikter lå under, hvad også var gælden- de for mange af de dragørjagter, som kom til f.eks. Præstø efter brænde. Tilsvarende for skibe indkom- met fra Norge. De forholdsvis få trondheimsfarere havde en gennemsnitsstørrelse helt oppe på 21,6 fartøjer fra Bergen lå på 13,2, mens gennemsnittet for skibe med sydnorske afgangshavne var helt nede på 10,8 læster. Den lave gennemsnitsstørrelse for skibsfarten inden for Kongeriget provinsdistrikter- ne imellem afspejler først og fremmest de helt små fartøjer i mere eller mindre lokalt betonet trafik, mens hertugdømmeskibene falder i to grupper. De

større kom i ballast for at deltage i farten på Norge, mens mindre jagter fra Flensborg, Jørgensby og Sønderborg lå mere på linie med f.eks. de små syd- fynske pæreskuder. Fartøjer, som vendte hjem fra Lübeck var oftest af beskeden størrelse, men gen- nemsnittet trækkes her op af nogle få »trekantfarere- « og større kornskibe, som kom hjem i ballast. Sven- skerne kom enten med små både, som hentede sild i Ålborg eller det var lidt større fartøjer f.eks. med kalk fra Gotland. Endelig var »øvrige« en gruppe ligeledes bestående af store og små. Alt i alt stor variation, men ikke så lidt af et mønster afhængigt af afstand og varekategori.

Også med hensyn til fartøjernes hjemsted var der et mønster. I nedenstående tabel, som er opgjort for de samme 45 distrikter, er skipperens hjemstedsan- givelse fulgt, hvilket gør, at tallet for »egne« skibe ved nogle distrikter er regnet for lavt.²¹²⁾

Hjemmehørende i:	antal	læster	gennemsnits- størrelse	Pct. af det totale læstetal
Dragør	440	2485,5	5,7	5,7
Øvr. provinsdistr.	3438	25522,0	7,4	59,0
København	448	6089,5	13,6	14,1
Hertugdømmerne	390	3084,5	7,9	7,1
Norge	449	4879,0	10,9	11,3
Sverige	170	661,5	3,9	1,5
Øvrige udland	27	545,5	20,5	1,3
Uoplyst	-	-	-	-
Total	5362	43267,5	8,1	100,0

De stive sejlvaner betød, at der i de fleste tilfælde var en sammenhæng mellem hjemstedet og det ærin- de, skibet havde. Københavnerskibe og fartøjer fra Dragør sejlede næsten udelukkende i pendulfart mellem hovedstad og provins. Kun henholdsvis 10,5 og 3,5% af deres anløb målt i læstetal havde ikke direkte forbindelse med hovedstadsområdet. Tidli- gere er påvist, at også flåden i betydelige distrikter som Århus, Svendborg og Nakskov var meget tæt knyttet til deres hjemsted. På lignende vis med de norske, som ikke ret tit gik mellem to danske distrik- ter - ikke mere end 9,3% af den norske tonnage, som anløb provinshavne, havde ikke norsk afgangshavn. Kun for hertugdømmeskibe var det anderledes. De sejlede i et vist omfang fragt fra de danske distrikter, mest nordpå. I flere tilfælde er i det foregående kapitel påvist, hvordan sønderborgere eller skippere fra Haderslev kom ind i ballast for at foretage en hel serie rejser på Norge. Derfor var det kun omkring

halvdelen af »fyrstendømmernes« tonnage, som kom fra hjemstedet eller anden afgangshavn sydpå. Derimod var næsten 20% af de 3084,5 læster hertug- dømmeskibe fartøjer, som kom fra Norge.²¹³⁾

Hvis man ser bort fra specialisterne fra Dragør, var de slesvigske skibe den største gruppe i fart mellem andet end hjemsted og anden destination. Mindre grupper som læsøskuderne, fartøjer fra Samsø, Rudkøbing og Ebeltoft gik også i fart fra andre danske distrikter. Men mens læsøskipperne var helt løsrevet fra deres angivne hjemsted, havde de 3 andre grupper alle tillige en sejlads fra eget distrikt. Fartøjer i fragt fra fremmed distrikt var derudover undtagelsen. Man finder skippere med hjemsted i Stege, Skelskør, Nyborg, Stubbekøbing, Nysted, Nakskov, Svendborg, Fåborg, Middelfart, Fredericia, Horsens og Kolding i fart for andre, men da næsten altid *nabodistrikter*. Datidens kommuni- kationsmuligheder taget i betragtning er det forståe-

ligt, at søfart bedst foregik frem og tilbage mellem to punkter, helst med varer både frem og tilbage; og sikkert efter forudgående aftale med eventuelle aftagere. Subsidiært søgte man fragt ved et »nabopunkt«.

Samtidens syn på dette, at stedets fartøjer gik i fragtfart for andre, er ikke helt klart. På den ene side klagede man i Rudkøbing over, at man var nødt til at tage fragt udenfor øen, fordi man ikke havde varer nok på Langeland. På den anden side bemærkede man stolt i Stege, at der var overskud af tonnage at fragte bort. Der er dog næppe tvivl om, at idealet var, at stedets egne varer i alt fald burde på egen køl, hvilket også fremgår af samme indberetning fra Stege. Dette gav sikkert den største chance for returladning. Som det i flere tilfælde er påvist, var det i sejladsen på København normalt stedets egne, som fik den fragt, der var at få. Fremmede, som gik mellem stedet og hovedstaden, returnerede oftest i ballast.

Provinsens egne dominerede naturligvis i vareudvekslingen provinsdistrikterne imellem, selvom man

ikke ligefrem kan tale om massetransport. Der kan peges på sild fra Ålborg, hvede fra Lolland, træsko fra Århus, flynder fra Skagen og Fladstrand, brænde fra østjyske havne og fra Svendborg - hvorved er antydnet de væsentligste varekategorier, som gik fra provinsdistrikt til provinsdistrikt. Små jagter og både tog sig af dette.

Af tallene fremgår imidlertid, at det var farten på Norge og København, der tonnagemæssigt virkelig betød noget. Endvidere er der konstateret en høj grad af specialisering de enkelte provinsdistrikter imellem netop i forholdet mellem hovedstad og tvillingeringe. I nedenstående opstilling har en forskel på mere end 10% mellem tonnage indkommet fra Norge og fra København været kriteriet for, hvilken gruppe pågældende toldsted er kommet i. Mellemgruppen rummer toldsteder med større balance mellem disse to vigtigste arbejdsfelter. Det stive sejlmønster, som i det foregående er påvist, betyder, at indgået tonnage stort set ækvivalerer udgået tonnage. Tallene for skibe indkommet til København fra de samme grupper bekræfter dette.²¹⁴⁾

	Fra Kbh. antal læster		Fra Norge antal læster		Total antal læster		Til Kbh. læster
18 københavns orienterede	1281	12664,0	175	1865,5	2506	19729,5	12558,5
% af total	64,2		9,5		100,0		
21 norgesorienterede	339	3055,0	863	9427,5	2354	19833,5	2661,0
% af total	15,4		47,5		100,0		
6 uplacerede distrikter	87	953,5	63	833,0	502	3704,5	935,5
% af total	25,7		22,5		100,0		
45 distrikter ialt	1707	16672,5	1101	12126,0	5362	43267,5	16155,0
% af total	38,5		28,0		100,0		

Den her konstaterede specialisering var ikke blot regionalt betonet - vestjyske distrikter havde af geografiske årsager ikke forbindelse ad søvejen til hovedstaden og falder derfor automatisk i den norsko-orienterede gruppe. Østjyske, fynske og sjællandske distrikter findes derimod repræsenteret i begge hovedgrupper. Trafikken til København gik både tværs over Kattegat og ad den sydligere rute gennem Smålandshavet op gennem Øresund. Sejlads til Norge udgik både fra distrikter langs Lillebælt, Storebælt og fra distrikter, der vendte ud mod Kattegat.

Hovedstaden fik på denne vis en stilling tonnagemæssigt på linie med Norge. Man kan diskutere om et givet antal kommercelæster hjemkommet fra Nor-

ge kan sammenlignes med det tilsvarende antal til og fra København. Som mål for transporteret vare-mængde haves imidlertid ikke bedre. Som udtryk for handelsflådens aktivitet spiller det naturligvis en rolle, at en norgesfarer med sine typiske tre årlige ture vil veje mindre tungt i besejlingsstatistikken end en brændeskude, som måske nåede 6-8 ture. Man kan derfor slutte, at københavnerfarten krævede en mindre handelsflåde, selvom den typiske pæreskude med sine 7½ læster og liggedage, som betød 5-6 årlige rejser, rent faktisk netop ækvivalerede norgesfareren på 10-12 læster med de 3 ture.

Hovedstadens rolle har ikke været særligt fremhævet i denne henseende i den foreliggende littera-

Indkomne skibe antal og læster		Fra København		Fra Øvr. Danm.		Fra Hertugd.		Fra Norge		Fra Sverige		Fra Lübeck	
Nakskov	1732	58	591,0	66	363,5	55	328,0	45	544,0	1	8,0	35	297,0
	1733	51	503,5	63	244,5	52	335,5	36	401,0	-	-	31	259,0
	1734	46	422,0	56	250,5	65	447,5	40	420,0	3	27,0	27	188,0
Svendborg	1732	159	1627,5	48	231,0	33	109,0	12	156,0	2	34,0	3	23,5
	1733	133	1089,0	44	197,5	27	75,0	10	126,0	2	43,0	7	46,0
	1734	99	717,5	67	231,0	50	150,0	17	205,0	1	7,0	5	38,5
Ålborg	1732	139	1129,0	59	350,0	11	147,0	193	2074,0	105	424,5	18	286,5
	1733	135	1156,0	63	309,0	8	97,0	194	2238,5	104	421,5	19	241,5
	1734	106	775,5	83	318,0	3	24,5	184	2078,5	83	397,5	18	244,0
Procentfordeling af læstetal													
Nakskov	1732	26,9		16,6		14,9		24,8		0,4		13,5	
	1733	28,7		13,9		19,1		22,9		-		14,8	
	1734	23,5		13,9		24,9		23,4		1,5		10,5	
Svendborg	1732	74,6		10,6		5,0		7,2		1,6		1,1	
	1733	69,1		12,5		4,8		8,0		2,7		2,9	
	1734	52,4		16,7		10,9		15,0		0,5		2,8	
Ålborg	1732	23,5		7,3		3,1		43,2		8,8		6,0	
	1733	23,6		6,3		2,0		45,7		8,6		4,9	
	1734	16,7		6,9		0,5		44,8		8,6		5,3	

Skibenes hjemsted antal og læster		Egne		Øvrige Danmark		Dragør		København		Ærøske		Hertug- dømmer	
Nakskov	1732	195	1630,5	19	86,0	-	-	2	35,5	8	9,5	26	193,5
	1733	184	1473,5	23	69,5	1	11,5	-	-	7	19,0	18	145,5
	1734	183	1479,5	23	69,0	2	16,0	-	-	12	50,0	20	159,0
Svendborg	1732	142	947,0	35	277,5	41	425,0	14	404,0	19	45,5	3	37,5
	1733	139	942,5	38	216,5	17	138,5	8	193,0	19	58,0	1	9,0
	1734	154	929,5	47	235,0	8	48,0	-	-	23	64,5	6	66,0
Ålborg	1732	132	1504,5	55	377,5	6	42,5	103	783,5	-	-	12	189,0
	1733	128	1564,0	55	346,0	6	44,5	101	784,0	-	-	13	172,5
	1734	118	1352,0	79	352,5	6	42,0	80	581,0	-	-	9	117,0
Procentfordeling af læstetal													
Nakskov	1732	74,3		3,9		-		1,6		0,4		8,8	
	1733	84,0		4,0		0,7		-		1,1		8,3	
	1734	82,4		3,8		0,9		-		2,8		8,9	
Svendborg	1732	43,4		12,7		19,5		18,5		2,1		1,7	
	1733	59,8		13,7		8,8		12,2		3,7		0,6	
	1734	67,8		17,2		3,5		-		4,7		4,8	
Ålborg	1732	31,3		7,9		0,9		16,3		-		3,9	
	1733	32,0		7,1		0,9		16,0		-		3,5	
	1734	29,1		7,6		0,9		12,5		-		2,5	

Fig. 18

Fra Østers.		Fra Øvr. verden		Uoplyst		Total	
4	62,5	-	-	-	-	264	2194,0
1	2,0	-	-	1	8,5	235	1754,0
2	25,0	-	-	2	16,5	241	1796,5
-	-	-	-	-	-	257	2181,0
-	-	-	-	-	-	223	1576,5
1	14,0	-	-	1	7,0	241	1370,0
9	158,0	6	207,0	1	30,0	541	4806,0
4	92,0	9	331,0	3	7,5	539	4894,0
9	173,0	16	628,0	-	-	502	4639,0
2,8		-	-	-	-	100,0	
0,1		-	-	-	0,5	100,0	
1,4		-	-	-	0,9	100,0	
-		-	-	-	-	100,0	
-		-	-	-	-	100,0	
1,0		-	-	-	0,5	100,0	
3,3		4,3	-	-	0,6	100,0	
1,9		6,8	-	-	0,2	100,0	
3,7		13,5	-	-	-	100,0	

Norske		Svenske		Øvrige udland		Total	
13	216,0	-	-	1	23,0	264	2194,0
2	35,0	-	-	-	-	235	1754,0
-	-	-	-	1	23,0	241	1796,5
3	44,5	-	-	-	-	257	2181,0
1	19,0	-	-	-	-	223	1576,5
2	25,0	1	2,0	-	-	241	1370,0
112	1119,0	106	422,5	15	367,5	541	4806,0
116	1217,0	106	394,5	14	371,5	539	4894,0
108	1185,0	86	387,0	16	622,5	502	4639,0
9,8		-	-	-	1,0	100,0	
2,0		-	-	-	-	100,0	
-		-	-	-	1,3	100,0	
2,0		-	-	-	-	100,0	
1,2		-	-	-	-	100,0	
1,8		0,1	-	-	-	100,0	
23,3		8,8	-	-	7,6	100,0	
24,9		8,1	-	-	7,6	100,0	
25,5		8,3	-	-	13,4	100,0	

tur, ej heller i Stiftsrelationerne. Det daglige og selvfølgelig fik ikke den store omtale, selvom det allerede i 1672 hed, at »København er hartad som et Centrum, hvor . . . alle de skibe som Eders Majestæts undersaatter her i Danmark ejer næsten en gang om aaret kommer.«²¹⁵) Man finder sikkert atter en forklaring i lasteforholdene. Til hovedstaden gik fartøjerne *altid* med ladning, den anden vej derimod mindre hyppigt. Selvom skibet ikke ligefrem returnerede i ballast, var varemængden ikke stor på tilbagevejen. Derimod var den traditionelle udveksling med Norge - korn for tømmer og jern - en mere tungtvejende ladning begge veje. Her var provinskøbmandens traditionelle rolle med opkøb af korn fra oplandet og videresalg af returladningernes grovvarer. På dette felt faldt købmands- og skibsfartsinteresser sammen i ønsket om en passende ladning både tur og retur. Dette slår igennem i Stiftsrelationerne, hvor tendensen til en højere vurdering af handelen nordpå er mærkbar, som den f.eks. kommer til udtryk i indberetningen fra købstaden Mariaager i bemærkningen om, at »de som intet andet har at negociere med slæber favnebrænde til København«.

I den store »politiske økonomi« er der ingen tvivl om, at udvekslingen Danmark/Norge var af større betydning end massevaren brændet og de små høkerbøtters indhold af korn, frugt og fedevare - uden at man dog på det foreliggende grundlag tør kaste sig ud i nogen egentlig afvejning i nationaløkonomisk forstand. Men den mindre ansete brændetransport og fødevareforsyningen af København betød rent tonnagemæssigt ligeså meget og afspejler et behov i hovedstaden, som kunne dækkes - delvis - af provinsen, hvor man sine steder specialiserede sig i dette, mest udpræget af alle i distrikter som Svendborg og Fåborg. Derfor gik der faktisk alt i alt flere læster mellem provins og hovedstad end mellem kongerigske provinsdistrikter og Norge. I 1733.

En årgang toldregnskabers repræsentativitet?

I det foregående kapitel er der i en række tilfælde konstateret ganske god overensstemmelse mellem konkrete oplysninger i Stiftsrelationerne og det billede, besejlingsstatistikken for 1733 giver af provins-søfarten. Dette kunne indicere, at kontinuiteten på kortere sigt var ret stor, og at en enkelt årgang toldregnskaber således i sig selv er ganske repræsentativ for tilstandene i tidsrummet omkring 1733.

Men svingninger fra år til år var der naturligvis, og et indtryk af disse kan man få ved at betragte nedenstående summariske opgørelser af besejlingen af 6 provinsdistrikter i årene 1731-35, optalt på grundlag af

toldregnskaber og acciseregnskaber. Helt frit valg tillader kildeforholdene desværre ikke, men tre af toldstederne med den største besejling i 1733 er suppleret med tre mindre betydningsfulde.²¹⁶⁾

Antal og læster	1731		1732		1733		1734		1735	
Næstved	74	517,0	61	411,5	62	406,0	64	550,0	65	533,0
Vordingborg	93	475,0	91	440,0	80	642,5	101	782,0	79	471,0
Nakskov	244	1934,0	264	2194,0	235	1754,0	241	1796,5	212	1555,5
Svendborg	254	1887,0	257	2181,0	223	1576,5	241	1370,0	218	1507,5
Assens	50	489,0	60	514,5	46	437,0	69	602,5	59	518,5
Ålborg	498	4526,5	541	4806,0	539	4894,0	502	4639,0	514	4847,5
Index for læstetal, basis: femårs-gennemsnit.										
Næstved	107		85		84		114		110	
Vordingborg	85		78		114		139		84	
Nakskov	105		119		95		97		84	
Svendborg	111		128		93		80		88	
Assens	95		100		85		118		101	
Ålborg	95		101		103		98		102	
Sammenvejet total	100		107		99		99		96	

De enkelte distrikters besejling bevægede sig ikke i samme takt og i flere tilfælde var der betydelige udsving fra år til år, således for Vordingborg 1732-35 og Svendborg 1732-33. De 6 distrikter havde i 1733 omkring 20% af provinsens samlede besejling. Når totalen synes at angive en jævnere udvikling, kan det være et tilfælde, men kunne også indicere, at hvad der ikke foregik af sejlads det ene sted, helt naturligt blot foregik et andet. Det vil derfor være oplagt at undersøge, hvori forskellene egentlig lå fra år til år. De tre største distrikter er derfor gennemanalyseret for naboårene, hvilket er gengivet på Fig. 18. Tabellen viser således udviklingen i disse tre over en treårsperiode.

På trods af udsving i tallene er hovedindtrykket ikke desto mindre en meget stor stabilitet. I langt de fleste kolonner er der tale om samme størrelsesorden for læstetallene. Der er ingen pludselige voldsomme skift med hensyn til, hvor skibene kom fra, ej heller, hvad fartøjernes hjemsted angår. Forbavsende virker f.eks. dragørskippernes faste vaner i besejlingen af Ålborg - 6 skibe årligt, hverken mere eller mindre. En tilsvarende konstans finder man i Svendborgs besejling med egne skibe og i Ålborgs med norske. Men forskelle var der fra år til år. Mest kompliceret for Nakskovs vedkommende, enklere og lettere forklarligt i Svendborgs og Ålborgs tilfælde.

I Nakskov synes to fænomener at krydse hinanden. Norske skibe udeblev, mens byens egne til en vis

grad skiftede beskæftigelsesområde. Et kontrolopslag i regnskabet for 1731 viser 7 norske fartøjer på ialt 82½ læst, hvorimod nordmændene stadig glimrede ved deres fravær i regnskabet fra 1735. Men nakskovitterne sejlede ligeså meget på Norge, som de plejede. Derimod ses en nedgang i tallene for tonnage indkommet fra København og Lübeck, mens farten på Hertugdømmerne steg, fordelt på både marstallere og Nakskovs egne. Generelt kan 1732 karakteriseres som et år med mere aktivitet end de to næste - større tal i de fleste grupper - men nogen revolutionerende udvikling kan man ikke tale om. Procentvis var sejladsen fra Norge og fra København i alle tre år på nogle og tyve, men med farten fra Hertugdømmerne mest fremtrædende det sidste.

I Svendborg viser hjemstedsoplysningerne en helt entydig udvikling for københavnske og dragørske skibe. Svendborgs egne sejlede »pæreskuddefart« helt uafhængigt af hovedstadsområdet skippere, som hentede brænde og tømmer. Når de sidste blev væk, må det helt enkelt skyldes, at der var blevet fældet den skov, som fældes skulle på disse kanter. I 1735 kom kun 6 dragørskippere med fartøjer på tilsammen 52 læster. Ingen københavnere. Årgang 1733 ramte altså ind i en afviklingsperiode for transporten af skibsbygningstømmer og brænde. Den øvrige københavnerfart og forholdet til de øvrige danske distrikter var konstant. Kun synes norgeshandelen i 1733 at have ligget under normalen.

Endelig var besejlingen af Ålborg i årene 1732 og 1733 næsten uændret. Lidt mindre tonnager fra Danmark og Hertugdømmerne, lidt mere fra Norge i 1733, mens dette må have været et svagt år i forhold til Østersøen. Tallene for svenske fartøjer såvel som for skibe fra Sverige lå uhyre tæt på hinanden. Men der skete noget fra 1733 til 1734. Dels kom der lidt færre svenskere, men det, der betød mest, var den mindskede andel indkommet fra København, som kan sættes i forbindelse med den stigende andel fra det »øvrige udland«. Fra København kom salt i mange små partier med mindre fartøjer i 1733. Denne sejlads lå lavere i 1734, hvorimod der da indkom nogle hundrede flere læster fra udlandet. Specielt et enkelt skib af Ameland på 120 læster, som medførte 150 læster spansk salt fra St. Ubes, har dels fyldt en del lagre i Ålborg, dels gjort behovet for salt fra København mindre. Hermed kan man konstatere, at det største udsving i besejlingen af Ålborg havde sammenhæng med problematikken provins/hovedstad og den økokonomiske politiks problemer omkring de fire species i modsætning til det mere prosaiske brænde og tømmer, som indvirkede i Svendborg.²¹⁷⁾

Af alt dette skulle fremgå, at der i intet af disse tre tilfælde var tale om svingninger i sejladsens retning og omfang, som *væsentligt* kan ældre det generelle indtryk af provinsdistrikternes søfart omkring 1733. Hverken det norskorienterede Ålborg, det københavnsorienterede Svendborg eller Nakskov med den mere ligeligt fordelte besejling skiftede i denne henseende »gruppe« indenfor et par år. Dette skulle tjene til at understrege holdbarheden af den antagelse, at der var tale om permanent specialisering m.h.t. Norge og København. At en lignende analyse af tolddistrikter med besejling på et langt lavere niveau kunne tænkes at give større udsving, kan ikke udelukkes, bl.a. fordi enkelte større skibe kan lave megen ravage i procentfordelinger. Men jo mindre besejling, des mindre vægt i det samlede billede. Ålborgs norgeshandel og Svendborgs københavnerhøkeri var ikke blot karakteristiske for netop året 1733.

Brændet, som var så betydningsfuld en faktor i den indenlandske sejlads, kan derimod meget vel have betydet, at de høje besejlingstal for f.eks. Præstø i 1733 var mindre karakteristiske. Acciseregnskaber herfra er desværre ikke bevaret, så det er ikke muligt at se, hvor længe et eventuelt »brændeboom« varede. Tilsvarende kan man spekulere over varig-

heden af brændeeksporten fra Ebeltoft, Grenå og Mariager, et spørgsmål som ikke umiddelbart kan besvares, da acciseregnskaber heller ikke her står til rådighed fra årene omkring 1733. Dog havde disse distrikter selv i modsætning til Præstø - en betydelig flåde, som deltog på linie med københavnske skibe. Forklaringen kan derfor enten være, at denne flåde tidligere i højere grad var beskæftiget på Norge, eller at favnebrænde faktisk *var* en mere permanent udførselsartikel fra disse distrikter.

Men brænde *kunne* betyde betragtelige ændringer i besejlingen af et toldsted. Det mest ekstreme tilfælde er fundet for et andet sted nogle år senere: Stege omkring 1769. Antal og læstetal for de indkomne fartøjer i Stege tolddistrikt så da således ud:²¹⁸⁾

1765	46	472,5
1766	55	493,0
1767	59	594,0
1768	56	577,5
1769	43	431,5
1770	151	1958,0
1774	109	1135,0
1775	126	1245,0
1776	129	1216,0

Efter en årrække med et niveau på ca. 50 indkomne skibe med ialt omkring 500 læster indtraf en radikal stigning i besejlingen. Godt og vel en firdobling af den indkomne tonnage fra det ene år til det andet. Fænomenet har den ventede forklaring. Det var dragørjagter, som i stort tal kom ind i ballast efter brænde til de københavnske kedler og kakkellovne. Der må være fældet en del skov på Møn det år, utvivlsomt i forbindelse med øens salg; fra at have været kongeligt domænegods overgik øen til private i 1769 og der har sikkert været brug for at realisere, hvad realiseres kunne for at finansiere købet. Få år efter lå besejlingen atter relativt jævnt, nu blot på et højere niveau - på langt sigt steg aktiviteten i søfartsmæssig henseende, hvilket var generelt for det 18. årh. På kort sigt var det brændet, som gav udslag i tallene. - Den langsigtede udvikling i den resterende del af det 18. årh. vil der blive vendt tilbage til i de følgende kapitler. Først vil det dog være rimeligt at kaste blikket bagud og se på forholdene i begyndelsen af århundredet.²¹⁹⁾

Den gyldne fortid.

I 1735 indberettes fra Næstved, at skibsfarten dér var meget slet, for mens der »før Krigens tid var 12

Skibe, saa er her nu kun en eneste jagt . . .«. Oplysningen om de 12 skibe kan ikke bekræftes. Statistikken over hjemmehørende skibe har kun et antal af 9 i fredsårene 1707-1708 - jfr. Bilag 2 - og heller ikke de foreliggende tal fra slutningen af det 17 årh. kan bekræfte byfogedens påstand.²²⁰⁾ Eksemplet er symptomatisk for holdningen i de danske søkøbstæder, som den kom til udtryk i Stiftsrelationerne. Det var ikke nu som tilforn, som det også fremgik af allerede citerede indberetninger fra Nyborg og Odense.²²¹⁾ Handel og søfart var aftaget, Rudkøbing besad »endnu « 15 fartøjer og Århus var en

»Stifts hovedstad hvorudi handelen fordum florerede«. Men så kom krigen -.

Det vil være nærliggende at belyse disse påstande ved at undersøge, hvor stor sejladsen da var i tiden inden Store Nordiske Krig dvs. før krigsbegivenhederne tog fart i 1709. Igen er man afhængig af bevarerede acciseregnskaber, der ikke ligefrem foreligger i større tal helt fra århundredets begyndelse, men nedenstående tabel har dog kunnet opstilles bl.a. for de i det foregående undersøgte distrikter: Nakskov, Svendborg og Ålborg.

	Nysted		Odense		Fredericia		Ringkøbing	
1700	60	429,0	46	290,5	52	374,5	55	558,5
1701	58	374,0			83	881,0	68	725,5
1702	52	352,0	87	696,5	102	930,5	63	642,5
1703			74	569,5			45	516,0
1704			78	575,5			33	323,0
1705			108	721,5			26	253,0
1706			106	742,0			15	118,0
1707			75	568,0			33	248,0
1708			78	609,5			12	101,0
1733	34	266,0	112	981,5	44	358,5	32	365,0

	Nakskov		Svendborg		Ålborg	
1700			82	544,5	394	3282,0
1701			101	655,0	499	3835,5
1702			101	570,5	590	4522,5
1703			108	645,0	485	4175,5
1704			113	676,5	440	3708,0
1705			100	557,5	480	3901,0
1706	273	1770,0	91	496,0	578	4589,5
1707			86	554,5	623	5344,0
1708	307	2013,0	88	513,5	576	4546,0
1731	244	1934,0	254	1887,0	498	4526,5
1732	264	2194,0	257	2181,0	541	4806,0
1733	235	1754,0	223	1576,5	539	4894,0
1734	241	1796,5	241	1370,0	502	4639,0
1735	212	1555,5	218	1507,5	514	4847,5

For Nysteds og Fredericias vedkommende var der helt klart tale om et lavere niveau i 1733 i sammenligning med årene i århundredets begyndelse. Endvidere havde Ringkøbing frem mod 1708 en rivende tilbagegang, men var dog igen gået noget frem i 1733. Derimod synes Odense at ligge højere i 30'erne, hvad endnu mere gjaldt Svendborg, hvor tallene viser en tredobling. Endelig synes Nakskov og Ålborg stort set at have en uændret besejling. Det må nok bemærkes, at år 1700 i de fleste tilfælde lå lavt, hvad utvivlsomt skyldes den korte krig det år, men derefter har den Spanske Arvefølgekrig næppe haft direkte indvirken på tilstandene i de indre danske farvande.

Det er så spørgsmålet, hvor mange argumenter for en gylden fortid rent søfartsmæssigt, der for provinsbyernes vedkommende kan hentes ud af ovenstående. Lidt af glansen går af fortiden ved en nøjere analyse.

Nok var besejlingen regulært større i Nysted i 1700-tallets begyndelse end 30 år senere, men dette dog uden at byen selv havde så forfærdelig mange skibe. (Jfr. Bilag 2). Fredericia kunne frem til 1703 prale af at besidde et efter tidens forhold relativt stort skib, en krejert på 30 læster - Fig. 8 - men det, der iøvrigt fyldte i besejlingsstatistikken i de første år af århundredet, var en sværm af flensborgere og sønderborgere - 56% af totalen i 1702. Så de høje tal står ikke for nogen særlig »stor« maritim fortid for Fredericia. I begge disse tolddistrikter var der dengang en nogenlunde tilsvarende fordeling m.h.t. hovedstad og Norge som senere i 1733: Nysted orienteret mod København og Fredericia mod Norge.

Nedturen i Ringkøbing skyldtes naturligvis hindringerne for studeeksperten, som først og fremmest viste sig ved de hollandske skipperes udebliven. 25% af tonnagen i 1701 var fra Nederlandene, men fra 1704 til 1708 kom ikke en eneste, samtidig med at den danske og slesvigske sejlads faldt drastisk. I 1733 var forbindelsen til Holland genoptaget, som det er set, men uden eksport af stude.

Indkomne skibe antal og læster	Fra København	Fra Øvr. Danm.	Fra Hertugd.	Fra Norge	Fra Sverige	Fra Lübeck	Fra Østers.	Fra Øvr. verden	Uoplyst	Total											
Odense	1704	11	77,0	13	76,5	12	59,0	26	270,0	3	18,0	11	51,0	2	24,0	-	-	78	575,5		
Odense	1705	8	63,0	22	110,5	15	90,5	43	361,0	3	16,0	16	68,5	-	-	-	1	12,0	108	721,5	
Svendborg	1705	59	352,5	12	33,5	11	53,5	8	72,0	1	4,5	5	19,5	-	-	-	4	22,0	100	557,5	
Nakskov	1708	52	500,5	123	338,0	57	269,5	51	662,5	3	46,0	19	192,0	1	4,0	-	1	0,5	307	2013,0	
Ålborg	1706	103	861,0	152	691,5	8	34,5	169	1634,0	91	267,5	19	238,0	15	254,0	14	562,0	7	47,0	578	4589,5
Ålborg	1707	104	906,5	179	1077,0	5	24,0	163	1663,0	97	232,5	19	235,0	12	228,0	23	816,5	21	161,5	623	5344,0
Procentfordeling af læstetal																					
Odense	1704	13,4		13,3		10,3		46,9		3,1		8,9		4,2		-	-	-		100,0	
Odense	1705	8,7		15,3		12,5		50,0		2,2		9,5		-		-	-	1,7		100,0	
Svendborg	1705	63,2		6,0		9,6		12,9		0,8		3,5		-		-	-	4,0		100,0	
Nakskov	1708	24,9		16,8		13,4		32,9		2,3		9,5		0,2		-	-	0,0		100,0	
Ålborg	1706	18,8		15,1		0,8		35,6		5,8		5,2		5,5		12,3		1,0		100,0	
Ålborg	1707	17,0		20,2		0,5		31,1		4,4		4,4		4,3		15,3		3,0		100,0	

Skibenes hjemsted antal og læster	Egne	Øvrige Danmark	Dragør	København	Ærøske	Hertug- dømmer	Norske	Svenske	Øvrige udland	Uoplyst	Total		
Odense	1704	31	146,0	26	238,0	-	-	4	21,0	-	78	575,5	
Odense	1705	42	246,5	31	207,5	-	4	50,0	-	1	9,0	108	721,5
Svendborg	1705	78	475,5	10	31,5	-	2	23,0	-	2	6,5	100	557,5
Nakskov	1708	181	1358,0	60	209,0	-	7	160,0	-	1	0,5	307	2013,0
Ålborg	1706	158	1838,5	152	759,0	6	20,0	73	485,0	1	8,0	578	4589,5
Ålborg	1707	169	1974,5	178	1107,5	5	23,5	60	716,0	6	33,0	623	5344,0
Procentfordeling af læstetal													
Odense	1704	25,4	-	12,0	-	17,6	-	3,7	-	-	-	100,0	
Odense	1705	34,2	-	2,1	-	24,2	6,9	2,6	-	1,3	-	100,0	
Svendborg	1705	85,3	-	1,1	0,6	1,3	4,1	0,8	-	1,2	-	100,0	
Nakskov	1708	67,5	-	1,4	0,4	11,0	8,0	1,4	-	0,0	-	100,0	
Ålborg	1706	40,1	0,4	10,2	0,3	0,3	16,1	5,3	10,6	0,2	-	100,0	
Ålborg	1707	37,0	0,4	11,8	0,1	1,8	10,9	3,4	13,4	0,6	-	100,0	

I Odense, der i 1735 klagede over, at man ikke som tilforn søgte fremmede steder, var sejladsen som den udformede sig i århundredets begyndelse i al fald ikke præget af egentlig udenrigsfart - »tilforn« må være endnu tidligere. Besejlingen er udspecificeret på grupper af hjemsteder og afgangshavne på Fig. 19, hvor man genkender overvægten for norgesfartens vedkommende samt de høje tal for Lübeck. Blot stod byens egne skippere for en lavere procentdel af besejlingen end senere - man fik hjælp af skippere fra Fåborg og Kerteminde, og der var et stort kontingent nordmænd.

Også Svendborgs langt lavere aktivitet i 1700-tallets begyndelse var relativt set orienteret som senere. Københavnerorienteringen var klar, selvom byens egne i 1705 tog sig af langt mere selv. Tilsvarende havde Nakskov en fordeling mere ligeligt mellem København og Norge - sejladsen nordpå var i 1708 af større omfang end på hovedstaden, men ikke 10% større. For Nakskovs vedkommende ses endvidere det ganske fornøjelige, at hertugdømmeskippernes andel både relativt og i absolutte tal var en del højere end i 1733-34. Det var ellers dem, man klagede sådan over i 1735!

Sluttelig viser tallene for Ålborg på samme måde mange velkendte træk. Allerede dengang kom lübeckere selv til byen, svenskere ligeså, omend i lidt mindre antal. Størst forskel er der for det »øvrigt Danmarks« vedkommende. Tidligt på århundredet kom endnu flere småfartøjer øjensynlig til Ålborg fra andre danske distrikter efter sild. Endelig velsagtens den mest interessante forskel, hollænderne, som på Fig. 19 skjuler sig blandt »øvrigt«. I 1707 kom 8 hollandske skibe til byen - sammenlagt på ialt 471 læster - hvoraf kan sluttes, hvem der for en stor del stod for forsyningen med salt. Samtidens kommentar fra København var besk og bitter og gik ud på, at hollænderne havde en væsentlig fordel fremfor københavnerne ved ikke at skulle betale Øresundstold førend de solgte salt i Ålborg. Og det var endda ikke det hele, »de har og lejlighed til en og anden luren-drejeriske greb, som man undser sig for at beskrive«. Ikke alene kunne man i København ærgre sig over at måtte betale sundtold, førend saltet kunne »reeksporteres« til Ålborg, men man følte sig også plaget af alt for striks toldmæssig kontrol i hovedstaden.²²²⁾ Beskyldninger for smugleri som argument nok en gang, men her rummer argumentationen vel en del af den politiske baggrund for de senere indskræn-

ninger i Ålborgs oplagsfrihed ved forordningen om de fire species.

Ålborg havde dog også selv saltskibe i søen ved århundredets begyndelse - deriblandt byens sidste store defensionsskib »Stadt Aalborg« på 180 læster. Endvidere ser det ud til at trekantfarten og de direkte rejser på østersøhavnene lå på et lidt højere niveau end i 1730'erne.

Der skulle således være fremført argumenter, der peger i retning af kontinuitet fremfor en synken fra en top, hvortil man atter ønskede sig op.²²³⁾ Det kan synes at være at gøre meget ud af så åbenbar en tendens i nogle Stiftsrelationer, men 1730'erne har ry for at være kriseår på grund af afsætningsproblemer.²²⁴⁾ Der lægges i indberetningerne heller ikke skjul på, at man ikke fik det for kornet, man ønskede. Selve Kommercekollegiets initiativ med at indkalde disse rapporter kan i sig selv tages som et udtryk for denne krise, og samme år - 1735 - kom det dansk-norske kornmonopol. Man kan måske godt være lidt betænkelig al den stund eftertidens opfattelse af tiden som krisepræget vel netop for en stor del skyldes Stiftsrelationerne, der, som det er set, indeholder mangt og meget, som ikke uden videre kan tages for gode varer. Men på det foreliggende grundlag kan der næppe pilles ved denne krise. Derimod kan det fastslås, at afsætningsforholdene ikke spillede den helt store rolle for sejladsens omfang. Selvom man hævdede, at det ikke kunne betale sig at sende kornet til Norge, er dermed ikke sagt, at der ikke blev sendt næsten det samme kvantum derop som normalt - et eller andet sted skulle det ende. En afsætningskrise er ikke ensbetydende med en transportkrise, men nok af vigtighed for kornkøbmandens indtjening. Og der er konstateret så megen regelmæssighed og stivhed i fartøjernes anvendelsesområder og sejlvaner, at en mindre udskibning af korn sikkert har givet sig udslag i en gennemsnitligt lavere lastegrad, men ikke nødvendigvis i færre udklareringer.

Endelig kan det om første trediedel af det 18 årh. fastslås, at skulle korneksporten til Norge i 1733 have været selv væsentligt under det normale og sejladsen af mindre omfang, står dog tilbage, at der er påvist en relativt betydelig søfart mellem provins og hovedstad - i samtid og eftertid ikke særlig påagtet - med en tilhørende varestrøm bestående af fødevarer af enhver art - fra æg til æbler - og sidst, men ikke mindst, brænde.

IX. Indenrigs og mellemrigs 1733-1798.

Det foregående kapitels afsluttende sammenligning mellem sejladsen i 1730'erne og årene i århundredets begyndelse viste ikke nogen entydig udvikling, hverken i opadgående eller i nedadgående retning, hvilket ikke kan undre, al den stund tonnagestatistikken i kapitel III, Fig. 4 heller ikke giver belæg for de store ændringer i de første årtier af det 18 årh.

I kontrast hertil bringes på Fig. 20 tal med ganske andre udsving. Besejlingen år 1733 og 1798 er opgjort samlet for de 43 toldsteder, som er fuldt belyst for begge årganges vedkommende.²²⁵⁾ Som man kunne vente udfra statistikken over hjemmehørende skibe, var aktiviteten langt højere i 1798 end i 1733.

	Næstved		Nakskov		Svendborg		Kerteminde		Horsens	
1767	62	670,5	199	1381,0	329	1815,5	84	521,5	144	1614,5
1768	48	519,0	215	1550,0	326	1759,0	76	536,0	127	1336,0
1769	72	991,0	231	1685,0	330	1908,0	78	426,0	126	1294,0
1770	63	778,0	214	1818,5	355	2316,5	75	457,0	122	1431,0
1771	67	630,5	166	1299,5	301	1785,5	63	367,5	125	1293,0

Umiddelbart ses ikke i disse tal svingninger større end venteligt, og opgjort med index fås følgende, der

	Næstved	Nakskov	Svendborg	Kerteminde	Horsens	Total
1767	93	89	95	113	116	99
1768	72	100	92	116	96	94
1769	138	109	100	92	93	104
1770	108	118	121	99	103	113
1771	88	84	93	80	93	89

Slår man ned på et af de største udsving, som det viser sig i Næstveds besejling i årene 1768-70, viser det sig her at være norske fartøjer, som i 1768 og 1770 anløb i et antal af 10, hvorimod der i 1769 kom usædvanlig mange, hele 22. Et større byggeri i Næstved eller omegn kan være forklaringen. Det markante fald i Nakskov fra 1770 til 1771 var derimod generelt og gjaldt både for tonnage indkommet fra København, fra Norge, Hertugdømmerne og det øvrige Kongerige og med lavere tal for både byens egne og for fremmede fartøjer. Tilsvarende ses et fald i disse år for de øvrige distrikters vedkommende, så der er hermed for første gang konstateret en vis uniformitet i udviklingen - omend kun ved sammenligning mellem et mindre antal toldsteder. Væ-

Før en analyse af Fig. 20 foretages, må repræsentativitetsproblematikken imidlertid endnu engang tages op. I de følgende afsnit danner bearbejdelser af toldregnskaber fra 1769 og 1798 den talmæssige ryggrad i fremstillingen. Det vil dels være af betydning så vidt som det er muligt at sikre sig, at en enkelt årgang toldregnskaber stadig var nogenlunde repræsentativ, dels vil det blive undersøgt, om stigende antal hjemmehørende skibe betød en *tilsvarende* forøgelse af sejladsen.

Kildeforholdene tillader ret let en belysning af tiden omkring 1769 - allerede forudskikket ved tallene for Stege side 119, hvor et skifte i niveau hang sammen med en pludselig påbegyndt brændeeksport. Langt mere konstant var besejlingen i disse år i nedenstående distrikter.²²⁶⁾

heller ikke adskiller sig afgørende fra, hvad der tidligere er konstateret for 1730'erne. (Se side 118)

sentligst i denne sammenhæng er det imidlertid at kunne konstatere, at året 1769 kun i Næstveds tilfælde adskilte sig *afgørende* fra naboårene.

En lignende undersøgelse af 1798 og naboår er ikke mulig, idet acciseregnskaber ikke længere står til rådighed. Den eneste generelle mulighed er en sammenligning med år 1796 på grundlag af bevarede toldregnskaber.

Der er her afstået fra en samlet bearbejdelse af 1796-årgangen, idet der i stedet er gjort brug af en sporadisk besejlingsstatistik fra slutningen af det 18 og begyndelsen af det 19 årh. Proveniensen er uafklaret, men en eller anden har rimeligvis på grundlag af enten indberetninger eller snarere de dengang endnu bevarede toldregnskaber ønsket at skaffe sig

Fra	1733			1798		
	antal	kmcl	% af total kmcl	antal	kmcl	% af total kmcl
København	1707	16672,5	39,1	2214	31091,0	31,2
Øvrige Kongerige	1339	6638,5	15,6	2478	20285,5	20,3
Hertugdømmerne	493	3009,5	7,1	1388	7752,0	7,8
Norge	1081	11884,0	27,8	1708	30634,5	30,7
Sverige	215	1111,5	2,6	193	1717,0	1,7
Lübeck	253	2035,0	4,8	175	1524,0	1,5
Øvrige Østersø	37	353,0	0,8	179	2593,5	2,6
Amsterdam	10	168,5	0,4	15	300,0	0,3
Øvrige udland	123	778,5	1,8	95	3786,5	3,8
Uoplyst	11	49,5	0,1	9	99,5	0,1
Ialt	5269	42700,5	100,0	8454	99783,5	100,0

Hjemsted	1733			1798		
	antal	kmcl	% af total kmcl	antal	kmcl	% af total kmcl
Egne skibe	2550	19633,5	46,0	3649	33933,5	34,0
Dragørskibe	440	2485,5	5,8	714	17576,0	17,6
Københavnske	448	6089,5	14,3	324	4938,0	4,9
Øvrige Kongerigske	797	5325,5	12,5	1567	12071,5	12,1
Ærøske	116	331,0	0,8	999	8413,5	8,4
Øvrige Hertugdøm.	274	2753,5	6,4	391	4096,0	4,1
Norske	449	4879,0	11,4	600	14448,0	14,5
Svenske	170	661,5	1,5	146	1318,5	1,3
Øvrige udenlandske	25	541,5	1,3	62	2953,5	3,0
Uoplyst	-	-	-	2	35,0	0,0
Ialt	5269	42700,5	100,0	8454	99783,5	100,0

en oversigt over sejladsen, hvad der har resulteret i et materiale, som er bevaret i samlingen Mallingiana.²²⁷⁾ Det drejer sig om tal for besejlingen af sjællandske distrikter i 1786 og 1792 og for sidstnævnte år ligeledes for de lolland-falsterske. Endvidere findes nogle tal for en del jyske distrikter fra 1795 og for de fynske og en række østjyske fra 1805. Der er således ikke engang tale om et helt sæt tal for besejlingen et enkelt år. På Bilag 9 er dette materiale gengivet i sammentrængt form og sammenstillet med de tilsvarende tal for 1769 og 1798.

For Sjællands og Lolland-Falsters vedkommende må tallene siges at se tilforladelige ud. Tendensen går generelt imod en stigning i aktiviteten - som

venteligt. En række mangler vanskeliggør sammenligning, men for Sjælland og Bornholm kan opgøres totaler for 1786 og 1798, mens det samme kan gøres for Lolland-Falsters vedkommende 1792 og 1798, som nedenfor.

Sammenlignelige for flere år er kun 8 sjællandske og 5 lolland-falsterske, men resultatet ved sammenstillingen, som ses nedenfor, bliver nogenlunde det samme. Generelt kan fastslås den forventede stigning, selvom der er variationer. Der kan foretages 24 »enkeltsammenligninger« for de sjællandskes vedkommende og 10 for de lolland-falsterske. Resultatet bliver da henholdsvis 18 og 10 tilfælde af stigende besejlingstal, respektive 9 og 1 fald.

		Kmcl		
		1786	1792	1798
Sjælland m.v.	13 distrikter	25336	.	34955
Loll.-Falst.	6 distrikter	.	10074	10994
		Index		
		1786	1792	1798
Sjælland m.v.	13 distrikter	72	.	100
Loll.-Falst.	6 distrikter		91	100
		Kmcl		
		1769	1786	1792
Sjælland	8 distrikter	7375	9178	12054
Loll.-Falst.	5 distrikter	4713½	.	8443
				9660½
		Index		
		1769	1786	1792
Sjælland	8 distrikter	56	69	91
Loll.-Falst.	5 distrikter	49	.	87
				100

Det væsentligste indtryk må siges at være stigning i nogenlunde samme takt, meget mere kan disse spredte tal ikke bruges til. Det kan tilføjes, at kontrol i et enkelt tilfælde er mulig. I Nakskov førtes et selvstændigt acciseregnskab netop til og med 1792 og en simpel optælling af den indkomne tonnage heri giver til resultat 2250½ læst, der må siges at svare nydeligt til de 2252 læster, som er angivet i 1792-tabellen i Mallingiana.²²⁸⁾

Noget mere besynderlige forekommer de tilsvarende tal for 1795 og 1805 at være. 19 tusinde læster indkommet til Ålborg i førstnævnte år og knap 3500 til Fredericia i sidstnævnte! (Bilag 9).

I lighed med 1792-tallene står disse i Mallingiana under overskriften »ind og udgående«, men for 1795 og 1805 skal denne overskrift åbenbart forstås helt bogstaveligt. En sammenligning med tal for den indgående tonnage for 1796 og 1798 for tre toldsteder ser således ud:

	1795	1796	1798
Ålborg	19316	8137	10376
Fladstrand	1593	806½	460
Ringkøbing	1458	500½	580½

Et fald til det halve fra det ene år til det andet! Noget nær et bevis for, at indgående og udgående er lagt sammen, kan hentes i toldbogen for Fredericia for 1805, som er bevaret. En optælling viser 1867 kmcl indgående og 1901½ udgående, ialt 3768½, som svarer tilnærmelsesvist til Mallingianas 3490

læster. Tallene for 1795 og 1805 kan altså passende divideres med to og skulle da kunne bruges til en grov sammenligning.

Der foreligger herefter materiale til at belyse 4 nordjyske og 4 vestjyske distrikter for årene 1769, 1795 og 1798 og tilsvarende 7 østjyske og samtlige 9 fynske for 1769, 1798 og 1805, som vist nedenfor.

	Kmcl			
	1769	1795	1798	1805
4 nordjyske	7009	10806	11405	.
4 vestjyske	1819	2761	3971	.
7 østjyske	8917½	.	16013	20923½
9 fynske	9638	.	19843½	16377½
	Index			
	1769	1795	1798	1805
4 nordjysk	61	95	100	.
4 vestjyske	46	70	100	.
7 østjyske	56	.	100	131
9 fynske	49	.	100	83

Mens en sen vækst i den vestjyske sejlads falder godt i tråd med den relativt sene udvikling m.h.t. den hjemmehørende flåde i de vestjyske distrikter, svarer de øvrige indextal ganske godt til de forrige - med een enkelt undtagelse: faldet for de 9 fynske distrikter i 1805 sammenlignet med 1798. Enten var sejladsen på Fyn særdeles intens i 1798, eller den var sunket til et ekstraordinært lavt niveau i 1805. Eller også er der noget galt med tallene fra Mallingiana. Måske skulle 1805-angivelserne alligevel ikke have været halveret og index for Fyn skulle i virkeligheden have været 166? Det 18 årh.'s skødesløshed i statistiske anliggender gør, at man ustandseligt

kommer i knibe, når bevarede tal skal fortolkes. Et reelt fald for sejladsen ved Fyn svarer ikke rigtig til det indtryk, man har dannet sig af den støt stigende fynske tonnage i årene helt frem til 1807. (Fig. 5)

Der kan ikke på det foreliggende grundlag siges at være mulighed for en *nøjere* vurdering af året 1798 og dermed denne toldregnskabsårgangs repræsentativitet. Derimod kan man som venteligt konstatere en stigende aktivitet efter 1769 og frem til århundredskiftet. Index viser noget nær en fordobling fra 1769 til 1798 og tal for de mellemliggende år ligger netop derimellem. Intet af dette forekommer overraskende, idet der tidligere er fundet en tilsvarende udvikling for de hjemmehørende skibes vedkommende, vel at mærke, når der var tale om en samlet opgørelse.

Herefter kan udviklingen på lang sigt og i grove træk aflæses på Fig. 20. Overalt stigende læstetal med farten på Lübeck som eneste undtagelse. Relativt spores et fald for skibe indkommet fra hovedstaden, en fremgang for forbindelsen med Norge og for trafikken mellem provinsdistrikterne indbyrdes. Også destinationer i »øvrige Østersø« og andet udland er repræsenteret ved højere procenter ved slutningen af århundredet.

Parallelliteten mellem besejlingens størrelse og den hjemmehørende tonnagemængde er nævnt - begge steg. Men i een bestemt henseende holder denne parallel ikke. Mens der for *handelsflådens* vedkommende kunne ses en stigende koncentration i et mindre antal distrikter (se side 33), var det samme slet ikke gældende for *sejladsen*. Sammenligner man for de 43 tolddistrikter procentandelene for de 10 med den største indkomne tonnage, de 10 følgende etc., fås nedenstående:

	1733		1798	
	Læstetal	%	læstetal	%
1-10	23009	53,9	54028½	54,1
11-20	9735	22,8	23671½	23,7
21-30	6349	14,9	13823	13,9
31-43	3606½	8,4	8260½	8,3
Total	42700½	100,0	99783½	100,0

Aktivitetsstigningen foregik således over en bred front. Naturligvis var det ikke de samme tolddistrikter, der efter 65 år optrådte som de ti største, de ti følgende etc., og som det vil fremgå af det følgende, var der også visse regionale ændringer i sejladsens omfang. Men væsentligst er det at slå fast, at der fra

1733 til 1798 var sket en ændring i *hvem*, der sejlede *hvorfra*.

Dette afspejles også på Fig. 20 i den mindskede andel »egne« skibe. Samtidig ses langt færre københavnske, mens disse modsvares af større kontingenter fra Dragør og Ærø, hvilket i første række vil sige fartøjer fra Marstal. Også nordmænd og skibe fra det egentlige udland kom til at optræde med højere tal. Der er således en del, der i det følgende kræver nærmere belysning. Generelt henvises til Bilag 4-6 og Bilag 8, hvad angår de tre årgange toldregnskaber, der er bearbejdet. Endvidere er i vekslende omfang inddraget andet stof, hvortil henvises i noterne. Der er afstået fra en detaljeret gennemgang som for 1733-årgangens vedkommende. I det følgende behandles blot de væsentligste træk ved den udvikling, som må ligge bag de markante forskelle, som kan aflæses af Fig. 20.

Hovedstad og tvillingrige.

Både sejladsen til København og til Norge steg betragteligt målt i læstetal og var de dominerende grupper i tonnagestatistikken. På Fig. 20 indgår imidlertid kun 43 af de 45 tolddistrikter, som i det foregående kapitel dannede grundlaget for konstateringen af den udprægede specialisering i forhold til hovedstad og tvillingrige. De samme 43 distrikter indgår i opgørelsen på Fig. 21, hvor der er fordelt efter »10%-kriteriet«. Årgang 1798 er dels fordelt på samme måde som i 1733 for at se i hvor høj grad, der kan spores en kontinuitet m.h.t. norgesorienterede kontra københavnsorienterede. Sidstnævnte årgangs besejling er endvidere fordelt efter anvendelse af det samme kriterium for 1798 som sådan.

De tolddistrikter, som mangler, ville næppe, hvis de kunne have været medtaget, have ændret dette billede væsentligt. Bornholm havde tilsyneladende overhovedet ingen direkte forbindelse med Norge i 1798, mens godt 1600 læster det år indkom fra København. Det tilsvarende tal den anden vej var samme år knap 1900 læster, mens der til København i 1733 kom små 500 læster fra Bornholm. Der er derfor ingen tvivl om, at denne ø til enhver tid faldt i gruppen københavnsorienterede.

I det modsatte hjørne af landet er Ribe tolddistrikt udtaget på grund af usikkerheden om besejlingens omfang - oplysninger fra toldekspeditionsstedet i Sønderho mangler. Her er der til gengæld næppe

heller tvivl om, at norgesfarten var mere fremtrædende end den tilsvarende til hovedstaden. Nok fandtes fra 1784 en Ejderkanal, men i 1798 ses ingen direkte forbindelse til København. Under alle omstændigheder var området med sine stærke og dominerende forbindelser sydpå dog ganske atypisk set fra denne synsvinkel. Noget lignende må siges om fartøjerne ved det nedlagte toldsted ved List - Rømø-, der nu stort set må antages at være blevet medregnet under Ribe.

Koldings besejling unddrager sig desværre næsten helt nogen vurdering. Der ses herfra indkommet godt 600 læster til hovedstaden i 1798, men der vides intet om de totale læstetal i Kolding. Den lokale handelsflådes sammensætning må dog nok indicere hyppige forbindelser nordpå - halvdelen af de 10 skibe var i størrelse over de 15 kommercelæster.

Af dette skulle fremgå, at en landstotal for samtlige kongerigske toldsteder i 1798 næppe ville blive mere end et par tusinde læster større for såvel sejladsen fra Norge som den fra København. Dét år havde trafikken fra hovedstad og Norge samlede læstetal i størrelsesordenen henved et par og tredive tusinde kmcl - tonnagemæssigt på linie - mens forholdet i 1733 var væsentlig mere i københavnerfartens favør, men tallene lå dengang betydeligt lavere.

Men der var med hensyn til den geografiske specialisering tale om en ikke ringe grad af kontinuitet. Toldsted for toldsted kan både absolutte tal og det relative forhold aflæses af Fig. 22, 23 og 24. Af de 18 københavnsorienterede fra 1733 var der efter 65 års forløb stadig 13 med en klar præference for hovedstaden. Blandt de 19 norskorienterede var 13 på samme vis at finde i samme gruppe uanset fordelingen i 1798, mens endelig stabiliteten i de »uplacerede« var mindst - her var 6 af 7 faldet henholdsvis i den ene eller den anden af de to grupper.

Medvirkende hertil var naturligvis, at de fleste af de »store« tolddistrikter med høje besejlingstal helt overvejende havde deres sejlads vendt i den ene eller den anden retning. Ålborg, Rørvig, Århus, Horsens og Randers var ligeså konstant domineret af norgesfart som Helsingør og Svendborg var af københavnerfarten. Dragør endelig, i flere henseender atypisk, er på Fig. 21 trukket ud for sig. Her var forbindelsen med hovedstaden altafgørende.

Visse steder var sejladsmønstret dog afgørende ændret. Dette gjaldt f.eks. Nyborg og Mariager. I førstnævnte tilfælde fandtes i 1798 ved siden af kø-

benhavnerfarten en norgesfart af relativt større betydning, mens der ved Mariager Fjord må have været tale om en nedtrapning af forbindelserne til hovedstaden, hvorved sejladsen til og fra Norge fik større vægt. Tilsvarende var Fåborg i 1798 blevet orienteret stærkere nordpå og kom derved i gruppen »uplacerede«, mens Nakskov i slutningen af denne periode afgjort havde en overvægt mod København. Alt dette kan aflæses af Fig. 22 og Fig. 24, selvom det, der stærkest falder i øjnene, så absolut er den generelt stigende aktivitet ved de danske provinsdistrikter.

Man kan således fastslå den fortsatte specialisering, men også en ændring rent geografisk. Ved sammenligning mellem Fig. 22 og Fig. 24 ses klart, at aktiviteten i Øresund mellem hovedstad og nabo-distrikter var steget enormt. Endvidere, at samtlige distrikter på det sydligste Sjælland, Lolland-Falster og Møn havde overvægt mod København i 1798. Af de sydfynske faldt Svendborg stadig i samme gruppe. Smålandshavet og Svendborgsund var præget af københavnerfart.

Over Kattegat var der stadig relativt set tale om en hovedstadsorientering for Grenås og Ebeltofts vedkommende, men i absolutte tal må sejladsen nærmest karakteriseres som hensygnende, hvilket også svarer til tilbagegangen for handelsflåden i disse distrikter. Mariager var, som nævnt, svunget over mod norgesfart parallelt med de øvrige østjyske fjorddistrikter - med Vejle som en markant undtagelse. Endelig konstateres det velkendte nordvendte sejladsmønster ved de nordfynske distrikter, ved toldstederne ved Lillebælt og ligeledes næsten alle ved Storebælt.

Når kontinuiteten i sejladsmønstret er betonet og når specialiseringen er understreget, står dog tilbage at erindre om, at der århundredet igennem ved langt de fleste distrikter foregik både sejlads til og fra Norge og til og fra København - ikke vildt vekslende fra år til år, men derimod sædvanebestemt og, som det vil ses, stadig med anvendelse af forskellige størrelser fartøjer afhængigt af destination og ladningskategori. Helt specialiserede kan kun nogle vestjyske distrikter, Bornholm og endelig Dragør siges at være.

65 år er en meget lang periode, og det vil derfor være ønskeligt yderligere at »fylde ud« med tallene, som de er kendt for året 1769. Desværre mangler af denne årgang mange - jfr. Fig. 23 - men direkte

43 tolddistrikter

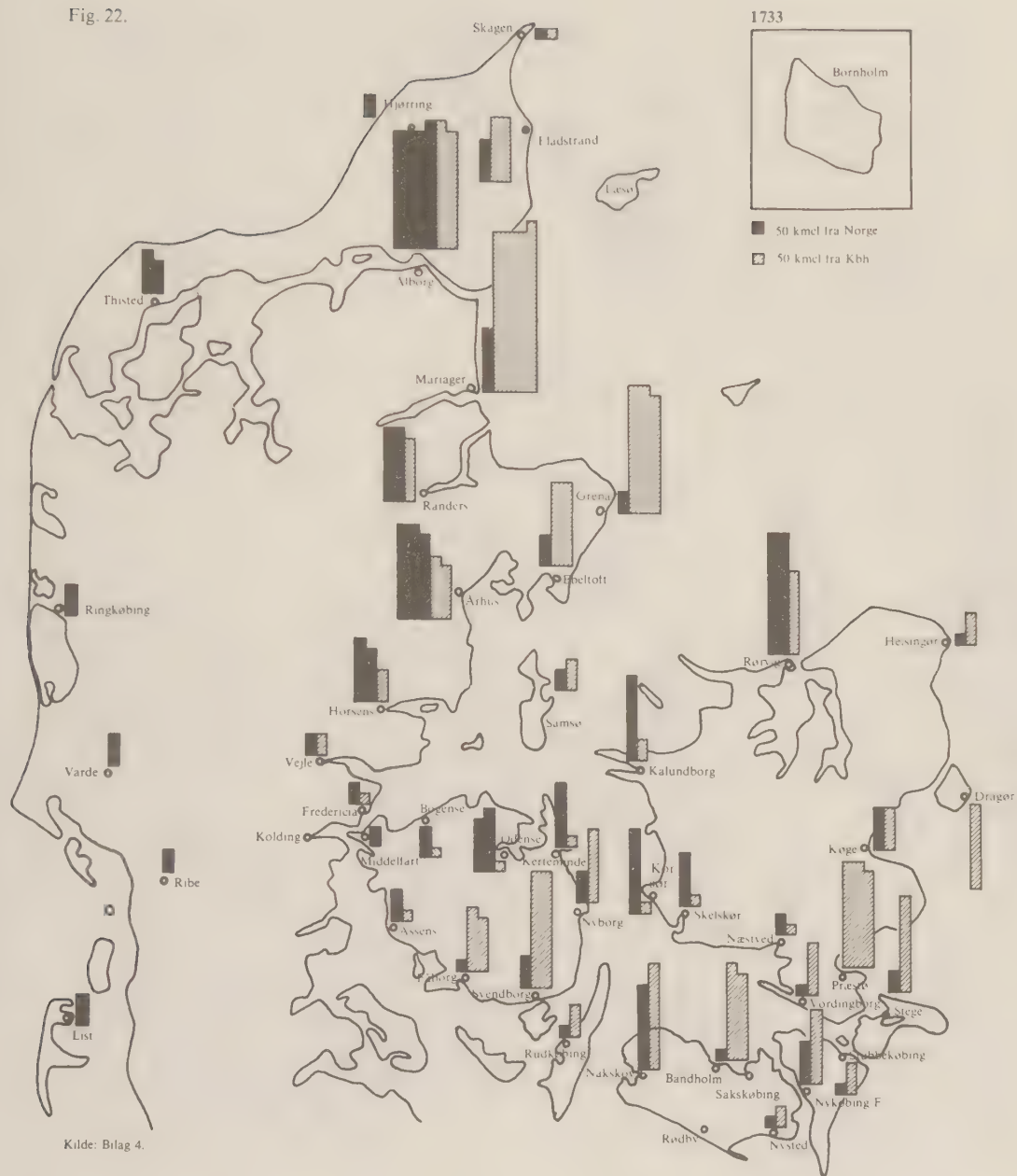
1733-fordeling.

	1733					1798				
	kmcl	antal	kmcl	%		kmcl	antal	kmcl	%	
<i>Dragør</i>										
Til Kbh.	7,0	74	503,0	56,4	11,0	217	5863,0	90,7		
Fra Kbh.	.	.	.	.	.	.	.	.	90,7	
Fra Norge	.	120	389,5	43,6	.	38	601,0	9,3	.	
Øvrige	.	194	892,5	100,0	.	255	6464,0	100,0		
Total	.									
<i>17 københavns-orienterede</i>										
Til Kbh.	12551,5	1207	12161,0	64,6	16484,5	1247	13718,5	38,6		
Fra Kbh.	.	175	1865,5	9,9	.	411	7027,5	19,8		
Fra Norge	.	930	4810,5	25,5	.	1821	14768,5	41,6		
Øvrige	.	2312	18837,0	100,0	.	3479	35514,5	100,0		
Total	.									
<i>19 norges-orienterede</i>										
Til Kbh.	2661,0	339	3055,0	15,9	7962,5	541	7981,0	16,7		
Fra Kbh.	.	843	9185,5	47,7	.	1207	21840,0	45,7		
Fra Norge	.	1079	7026,0	36,5	.	2117	17957,5	37,6		
Øvrige	.	2261	19266,5	100,0	.	3865	47778,5	100,0		
Total	.									
<i>6 uplacerede</i>										
Til Kbh.	935,5	87	953,5	25,7	5009,5	209	3528,5	35,2		
Fra Kbh.	.	63	833,0	22,5	.	90	1767,0	17,6		
Fra Norge	.	352	1918,0	51,8	.	556	4731,0	47,2		
Øvrige	.	502	3704,5	100,0	.	855	10026,5	100,0		
Total	.									
<i>43 distrikter ialt</i>										
Til Kbh.	16155,0	1707	16672,5	39,0	29467,5	2214	31091,0	31,3		
Fra Kbh.	.	1081	11884,0	27,8	.	1708	30634,5	30,7		
Fra Norge	.	2481	14144,0	33,1	.	4532	38058,0	38,1		
Øvrige	.	5269	42700,5	100,0	.	8454	99783,5	100,0		
Total	.									

1798-fordeling.

	1798				
	kmcl	antal	kmcl	%	
<i>Dragør</i>					
Til Kbh.	11,0	217	5863,0	90,7	
Fra Kbh.	.	.	.	.	
Fra Norge	.	38	601,0	9,3	
Øvrige	.	255	6464,0	100,0	
Total	.				
<i>16 københavns-orienterede</i>					
Til Kbh.	20012,0	1333	16250,5	46,0	
Fra Kbh.	.	286	4851,0	13,7	
Fra Norge	.	1726	14214,0	40,2	
Øvrige	.	3345	35315,5	100,0	
Total	.				
<i>19 norges-orienterede</i>					
Til Kbh.	5961,0	466	5747,0	12,9	
Fra Kbh.	.	1206	21897,5	49,1	
Fra Norge	.	1794	16939,5	38,0	
Øvrige	.	3466	44584,0	100,0	
Total	.				
<i>7 uplacerede</i>					
Til Kbh.	3483,5	198	3230,5	24,1	
Fra Kbh.	.	216	3886,0	29,0	
Fra Norge	.	974	6303,5	47,0	
Øvrige	.	1388	13420,0	100,0	
Total	.				
<i>43 distrikter ialt</i>					
Til Kbh.	29467,5	2214	31091,0	31,3	
Fra Kbh.	.	1708	30634,5	30,7	
Fra Norge	.	4532	38058,0	38,1	
Øvrige	.	8454	99783,5	100,0	
Total	.				

Fig. 22.



Kilde: Bilag 4.

Fig. 23.

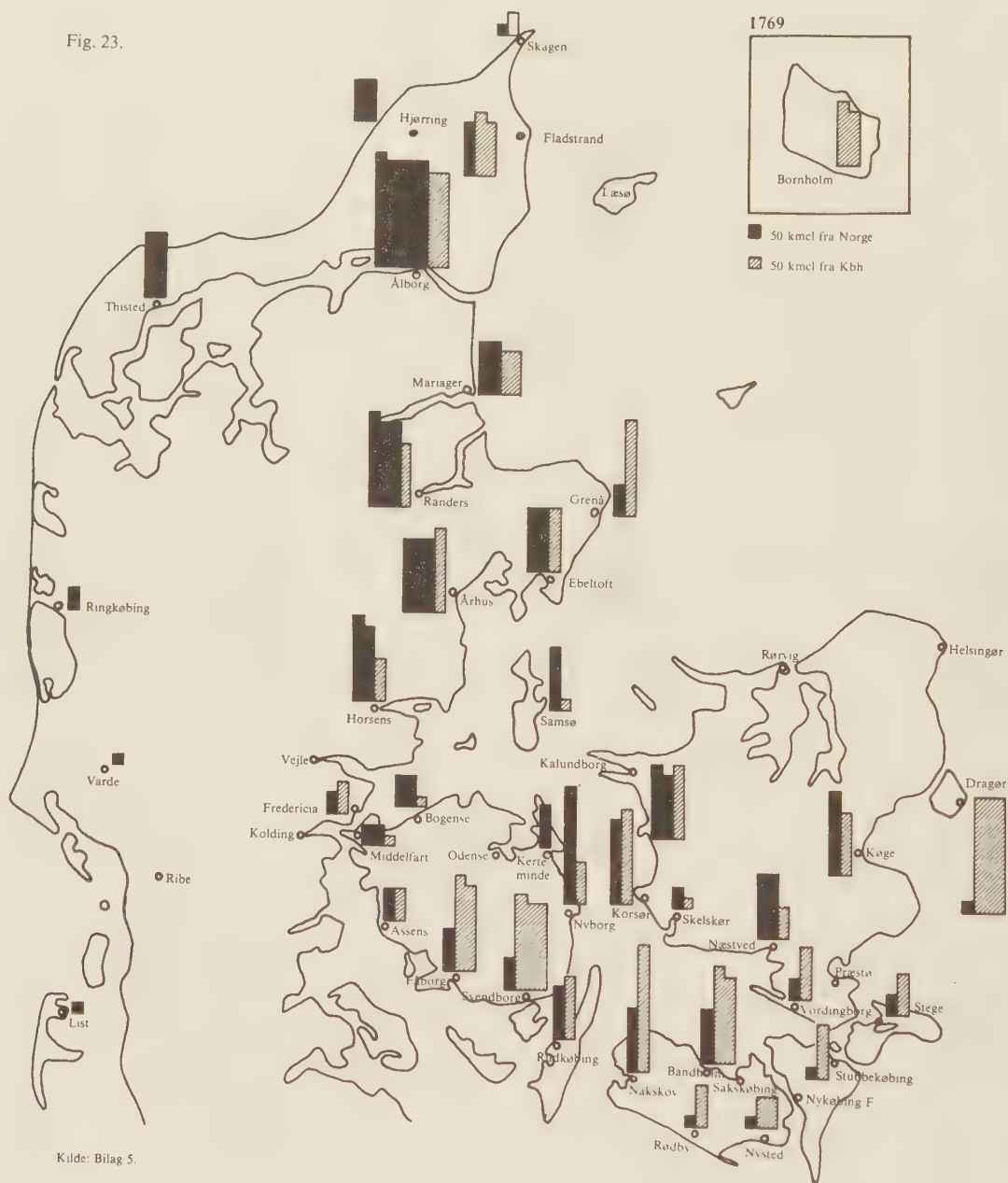
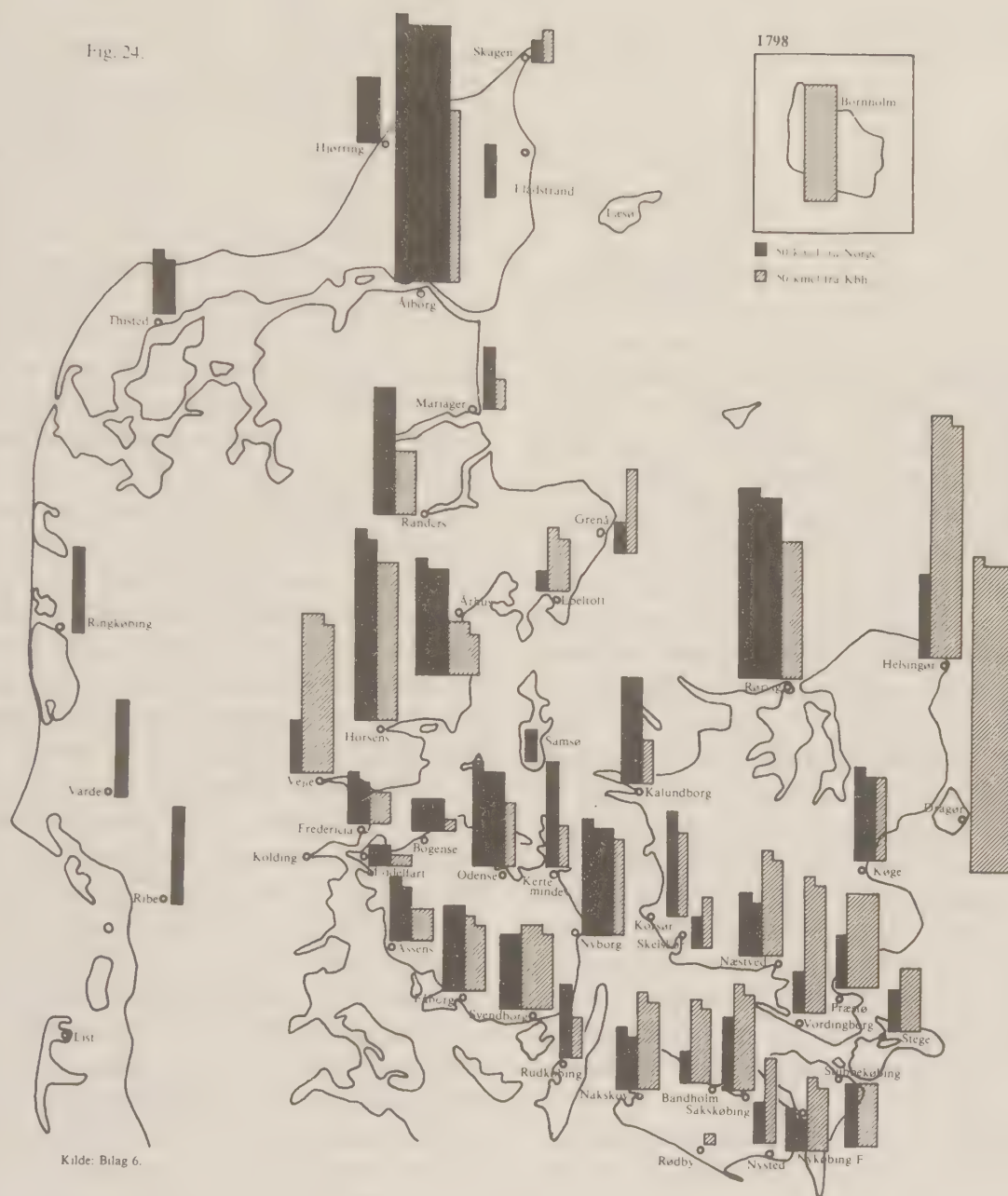


Fig. 24.



Kilde: Bilag 6.

sammenlignelige for alle tre årgange er ialt 37 distrikter, som indgår i nedenstående tal:

	1733		1769		1798	
	antal	kmcl	antal	kmcl	antal	kmcl
Fra Kbh.	1310	14184½	1168	12698	1482	21937½
Fra Norge	909	9812½	953	13510½	1431	24469½
Øvrige	2090	11608½	2157	13932½	3983	34729
Total	4309	35605½	4278	40141	6896	81135½

	1733	1769	1798
	%	%	%
Fra Kbh.	39,8	31,6	27,0
Fra Norge	27,6	33,7	30,2
Øvrige	32,6	34,7	42,8
Total	100,0	100,0	100,0

Imidlertid giver selv så stor en stikprøve som 37 distrikter af 47 mulige ikke noget særligt godt resultat, når det som her drejer sig om en besejling af toldsteder, der m.h.t. omfang kunne være af så vidt forskellig en størrelsesorden. Både for 1769 og for 1798 må tallene siges at give et skævt indtryk, når det gælder forbindelsen til København. Sammenligner man med tallene på Bilag 8 for sejlads *til* hovedstaden, viser de 37 distrikter sig at udgøre 81,1% af totalen for 1733, men kun 50,1 og 57,7 respektive for 1769 for 1798 - og sejladsen *til* København er kendt i sit fulde omfang for alle tre årganges vedkommende.

Det var de manglende tal for Helsingør, Præstø og Vejle, og for 1769 specielt for Kolding, der i ovenstående betød en misvisning til ugunst for København. Dette får da den konsekvens, at det ikke på det foreliggende grundlag vil være muligt helt klart at vurdere det ændrede forhold i fordelingen mellem forbindelserne til Norge og til København. Der er ingen tvivl om en stigning på begge felter, ejheller at den indkomne tonnage fra Norge i 1798 var stedet til et niveau svarende til hovedstadssejladsen. Men 1769-tallene giver ikke grundlag for nøjere at bestemme, hvor langt denne udvikling var kommet midtvejs mellem 1733 og 1798.

Endnu en iagttagelse kan gøres ved betragtning af Fig. 21. Mens sejladsen *til* og sejladsen *fra* København i 1733 gruppe for gruppe stemte udmærket overens, var der i 1798 store forskelle - en difference på 3000 kmcl for fartøjer *til* og fartøjer *fra* København for de 18 hovedstadsorienterede distrikter. Dette kan rent logisk kun have ladet sig gøre, hvis et tredie punkt indgik i det, der førhen var så stift et sejladsmønster med udveksling frem og tilbage mellem to punkter.

Endelig kan det forudskikkes, at det, der først og fremmest »ødelagde« tallene for 1769, var det mindst stabile element i 1700-tallets danske indenrigsfart: brændetransporterne. Her finder man, som tidligere berørt, de største pludselige udsving i tonnagestatistikken - først og fremmest på grund af fartøjerne fra Dragør.

Dragørs storhedstid.

Fra 1771 foreligger atter en serie indberetninger om skibsfarten ved de danske provinsdistrikter, indberetninger, som med hensyn til klagesange over tilbagegang og dårlige tider for søfart og søhandel ikke lader de tidligere hyppigt citerede stiftsrelationer fra 1730'erne meget at høre. En markant undtagelse ses dog i Dragørs tilfælde. Herfra kunne tolderen berette, at søfarten dér i disse åringer var tiltaget og i god flor. Dragørflåden på 92 fartøjer - store og små - kunne sagtens forøges. Her var man flittige, stræbsomme og søgte af yderste kræfter at udnytte sine skibe.²²⁹⁾

Dragørskipperne stod i 1733 for 5,8% af besejlingen af de 43 provinsdistrikter, som er opgjort på Fig. 20. I 1798 var procenten oppe på 17,6, en stigning, der modsvarede af et fald for både andre distrikters egne skibe og for de københavnske fartøjer. Imod tallene kan indvendes, at der heri er inkluderet sejlads fra København til hjemstedet Dragør - i 1798 i et omfang af hele godt 5800 læster - og der var her tale om »tom« sejlads. Ganske vist angaves i de fleste tilfælde en ladning, men en importstatistik i toldbogen fra Dragør viser kun en varestrøm af yderst ringe omfang. Der har ikke været tale om andet end fødevarer og brænde til byens eget forbrug, øjensynlig kombineret med et kortere besøg i hjemmet.²³⁰⁾ Denne vane med hyppig tilbagevenden til hjemstedet synes at høre slutningen af det 18 årh. til, idet hverken toldregnskabet fra 1733 eller fra 1769 rummer hjemkomne skibe i samme størrelsesorden.

Dragørskippernes forøgede interesse for den hjemlige arne er noget generende for procenttallene på Fig. 20, men til alt held kan dragørfartøjernes store betydning for sejladsen mellem provins og hovedstad bekræftes ad anden vej. På grundlag af de københavnske toldbøger kan deres andel af hovedstadens *indenrigske* besejling gøres op.

Til Kbh. fra Kongeriget:	1733			1769			1798		
	antal	kmcl	%	antal	kmcl	%	antal	kmcl	%
Dragørfartøjer	181	1257½	7,4	529	9623	45,2	433	10577	32,7
Andre	1524	15623	92,5	1213	11659½	54,8	2013	21721½	67,3
Total	1705	16880½	100,0	1742	21282½	100,0	2446	32298½	100,0

Procentandelen er beregnet af det samlede læstetal, noget lignende kan ikke gøres ved en betragtning

af samtlige dragørfartøjer indkommet til København, det være sig fra ind- eller udland.²³¹⁾

Dragørfartøjer til Kbh.
Indkommet fra:

	1733		1769		1798	
	antal	kmcl	antal	kmcl	antal	kmcl
Danmark	181	1257½	529	9623	433	10577
Norge	-	-	16	445½	13	401½
Øvrige	173	1724½	31	696½	38	1124
Total	354	2982	576	10765	484	12102½

Ovenstående tal og Fig. 25 viser, at dragørskibe, som i 1733 fortrinsvis opererede sydpå i Øresund, i Smålandshavet og med de største fartøjer i brændetransporter fra Holsten, en god menneskealder senere havde udstrakt virkefeltet til hele det østvendte Danmark. Varegrupperne var stadig magasinkorn for kongelig regning og ikke mindst brændte. Sæsonbestemt, idet brændetransporterne helt dominerede om foråret og i sommertiden, mens kornet var et alternativ efter høsten. 100 ladninger på dragørkøl indkommet til København fra indenrigske lokaliteter i henholdsvis 1769 og 1798 fordeler sig således, idet der er taget hensyn til årstiderne:²³²⁾

	1769	1798
100 dragørfartøjer	72	89
Med brænde som hovedladning	18	7
Korn, overvejende magasinkorn	10	4
Andet	100	100

Brændet opgjordes stadig traditionelt som et favnetal dobbelt så stort som læstetallet, men hertil kom i mange tilfælde mindre kvanta andre varer, fortrinsvis kød, flæsk, smør og fjerkræ. Andre ladninger kunne i 1769 være stykgods, tobak fra Fredericia, tøndebånd og tøndestaver fra Præstø, eller der kunne være tale om mere sammensatte høkerbøtteladninger. I 1798, da brændet dominerede mere end nogensinde, bestod de få andre ladninger af flyttegods, ålborgsild og tøndebånd og -staver, nu fra Vordingborg.

I 1769 havde dragørfartøjer fået en vis andel af hovedstadens fart på Norge, hvorimod brændet fra Hertugdømmerne, der spillede så stor en rolle i 1733,

nu var faldet bort. Til gengæld gemmer der sig under øvrige udland både i 1769 og 1798 en sejlads på væsentlige fjernere destinationer, som der i det følgende kapitel vil blive lejlighed til at vende tilbage til.

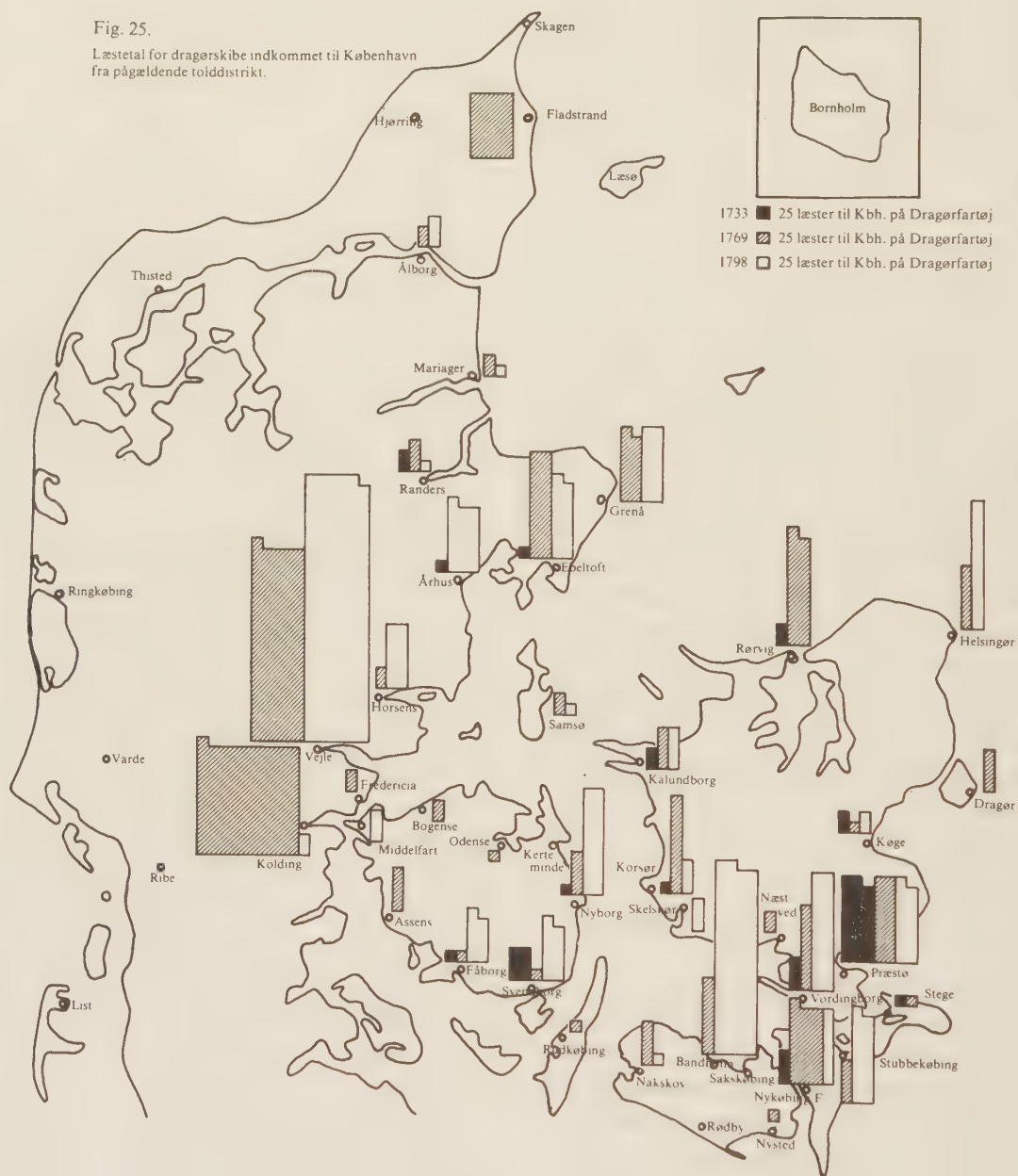
I indenrigsfarten er der ingen tvivl om, at Dragør stod relativt stærkest omkring 1769 med de godt 45% af den indkomne tonnage til København. I absolutte tal mere end holdt man stillingen, men relativt set fulgte dragørflåden ikke med i stigningen mellem 1769 og 1798. Det er således i perioden mellem 1733 og 1769, at man skal finde baggrunden for den veletablerede flåde fra Amager, som i den grad må have været fremherskende i trafikken på hovedstaden i årtierne efter århundredets midte. Som det fremgik af kapitel III, konstateredes allerede inden 1750 en ændret lokalisering af handelsflåden i provinsen - både relativt og i absolutte tal gik østjyske distrikter tilbage, mens først og fremmest Sjælland, herunder især Dragør, gik frem. En nøjere undersøgelse af dragørfartøjernes aktiviteter på detailplanet vil kunne bidrage til at forklare denne udvikling.

Som eksempel til sammenligning er valgt Grenå, som hørte til de hårdest ramte østjyske distrikter - i 1750 endnu en flåde på godt 200 læster, hen i 1760'erne var den mere end halveret og i slutningen af århundredet halveret nok en gang. Årsagen til tilbagegangen må i høj grad hænge sammen med dragørskibernes indtrængen og eksportartiklen favnebrænde.

I 1733 havde grenåskipperne halvdelen af sejladsen på eget toldsted og man så ikke een eneste fra

Fig. 25.

Læstetal for dragørskibe indkommet til København
fra pågældende tolddistrikt.



Dragør. I 1769 var grenåandelen af den *mindskede* besejling procentvis mindre, mens dragørskipperne havde overtaget mere end den andel, københavnernes havde i 1733. I betragtning af det gunstige udgangspunkt for Grenå med den ikke ubetydelige flåde i periodens begyndelse, må der simpelthen være sket det, at københavnere og grenåskippere var blevet udkonkurreret af dragørfolkene.

Bevarede acciseregnskaber viser, at det var i begyndelsen af 1740'erne, at dragørskipperne dukkede op for alvor, altså på et tidspunkt, da grenåflåden endnu var ved magt.²³³) Dragørs konkurrencedygtighed må først og fremmest have beroet på, at det, der for andre var sekundært, for dem var netop den varekategori, som først og fremmest udgjorde eksistensgrundlaget. Man erindre sig bemærkningen fra et andet af de østjyske brændedistrikter om, at »de, som intet andet har at negociere med, slæber favne ved til København« med ringe fortjeneste. Dragørskipperne må have tjent på det, først og fremmest i kraft af stor elasticitet. Om brændet har skullet hentes i Howacht i Holsten eller ved Grenå på Djursland har været ligegyldigt. Og var der om efteråret mulighed for en kornladning, kunne man let skifte, for brændet tog ikke skade af at vente - nogen letfordærlig vare var det jo ikke.

Omvendt kan det have knebet med elasticiteten for et købstadsdistrikt med et opland og en større eller mindre bundethed til dette. Skulle købmanden have sit korn til Norge, måtte stedets fartøjer stå til disposition og brændet er kommet i anden række. Ganske vist kunne der netop for Grenås vedkommende i 1733 spores en arbejdsdeling mellem fartøjerne i norgesfart og de, der var beskæftiget med brændetransporter til hovedstaden. Men dette har åbenbart ikke været tilstrækkeligt. Heller ikke, at brændeslæberne var fartøjer i samme størrelseskategori som de senere indtrængende dragørskibe.

Brændet hentedes naturligvis ikke i selve Grenå. I 1771 indberettedes om udskibning fra Fjellerup og Mejlgårds Strand på nordkysten af Djursland. Og her vedføjedes en meget talende kommentar, som kan bidrage med endnu et moment til forklaring af udviklingen. Det drejede sig om en besvarelse af spørgsmålet om, hvad der kunne gøres for at forbedre søfarten fra »Landet eller fra Udhavne«. Svaret lød, at hertil behøvedes ingen særlige midler, for »Skovenes Totale Ruin, som det eeneste, der befordrede Søfarten for en Tiid, standsede den med et, til

større skade siden efter«. En stor del af forklaringen på nedgangen i søfarten fra østjyske brændedistrikter turde simpelthen være, at skovene var forhuggede.

Dragørskipperne vandt således indpas på Djursland endnu inden skovene havde ydet alt det brænde, de for en tid kunne. Og var brænde ikke at få det ene sted, sejlede blot andetsteds hen. Karakteristisk var det, at grenåskipperne i 1769 stadig sejlede den traditionelle fart mellem to punkter - det år ses derudover kun enkelte ture fra nabodistriktet Ebeltoft. Heroverfor kan f.eks. sættes Cornelius Jacobsen af Dragør, som samme år ikke alene havde 5 københavnerure fra Grenå, men også to fra Ebeltoft, to fra Vejle og en enkelt fra Korsør. De første ni var med brænde, mens den sidste ladning bestod af 800 td kongeligt magasinkorn afskibet i december.

Samtidig må Dragør have udkonkurreret en del københavnerskipperne. Skipperlauget i hovedstaden gav da også i al almindelighed ondt af sig med hensyn til foretagsomheden på den sydlige del af Amager, men i anden halvdel ad det 18 årh. forstummede kritikken.²³⁴) Dette turde hænge sammen med de helt andre muligheder, som da kom til at frembyde sig for københavnernes i hovedstadens voksende storhandel.

Dragørskipperne havde utvivlsomt en konkurrencemæssig fordel af at bryde det stive sejladsmonster, som blev konstateret i analysen af indenrigssejladsen i kapitel VII. Men de må også netop i forhold til grenåskipperne have sejlet mere økonomisk. For mens både fartøjer og brænde var i behold på grenåkanten, må de to grupper en tid lang siges at have konkurreret på lige fod. I 1771-indberetningen findes oplysninger om indtjeningen, der, selvom de skal tages med noget forbehold, bidrager til at belyse dette.

Fra selve Grenå meddeltes, at hyre og provision - proviant - gik nogenlunde op med fragten »ved Kiøbenhavns fart med Brænde«, især når rejsen tog mere end 10 til 12 dage. Derimod kunne man undertiden tjene »lidet« i fart på Norge med kornvarer, alt efter prisforholdene. Der var således ingen tvivl om, hvad man normalt foretrak, selvom den ringeagtede brændetransport vel i heldigste fald *kunne* betale sig. Dette kan i al fald bekræftes ved indberetningen fra tolderen i Hadsund, der anførte, at fragten for en favn brænde derfra og til København var 8 til 9 skilling og at der, når alt andet blev regnet fra, kunne

blive et overskud på 8 til 10 rigsdaler på en rejse - i det højeste. Tab, hvis rejsen varede for længe.

Tilsvarende oplystes detaljeret fra Dragør, hvor tollereren opstillede indtægter og udgifter for en 10 læster stor jagt »indenrigs at afhente brænde, kornvarer etc.«. I praksis regnedes dog kun med brænde i de videre kalkulationer. Et sådant fartøj kunne inclusive dækslasten rumme ikke mindre end 28 favne brænde - altså væsentlig mere end den toldmæssige tommelfingerregel ved ind- og udklæringer sagde om to favne pr. læst. I forbifarten kan bemærkes, at Dragørtollereren hermed må siges at have rettet noget af et stød mod al toldstatistik, når det gælder favnebrænde!

Dragørskipperne opererede omkring 1771 ifølge tollereren med en indkøbspris på 15 til 18 mk pr. favn, mens udsalgsprisen lå 7 til 8 mk højere, hvilket gav en samlet bruttofortjeneste på op til 37 rdl. Herfra skulle trækkes udgifter til proviant, 12 rdl, hyre for 7 rdl og omkostninger ved klarering begge steder på 5 rdl. Tilbage en fortjeneste på 13 rdl for en enkelt tur. Men, tilføjedes det, dette gjaldt for de mindre fartøjers vedkommende og angav dermed de fattigstes fortjeneste. Alle sejlede normalt med brænde opkøbt for egen regning, men de mere velhavende skipperne med fartøjer på op til den tredobbelte størrelse kunne forud accordere og tilkøbe sig brændet billigere. Bemandingen var iøvrigt også relativt mindre for de større fartøjers vedkommende, så de 20-30 læster store brændegaleaser var alene af den grund mere konkurrencedygtige.

Det negative syn på fortjenstmulighederne i Østjylland står i klar kontrast til dragørtollerens positive opfattelse. Det står hen i det uvisse, om skipperne fra Grenå, Mariager og Hobro handlede brænde ligeså frit på egen hånd som dragørfolkene. Men en ting er sikkert, dragørskippernes ry for »flittighed« kan bekræftes. Det typiske antal ture på et år løb op i en 8 til 10 stykker, og det var der ingen grenåskipper, der kom op på i 1769 - endsige nogen fra Hobro eller Mariager. Kun en enkelt ebeltoftskipper havde 8 rejser det år, hvorimod mange fra disse østjyske distrikter både havde ture på Norge og på København. Denne blanding af sejlads nordpå og til hovedstaden var åbenbart ikke nogen lykkelig kombination. I hvor høj grad ejendoms- og dispositionsret til fartøjerne spillede ind, er en problematik, der vil blive vendt tilbage til i denne afhandlings 3. del. Men Dragørs overtagelse af så stor en del af indenrigstra-

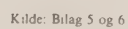
fikken skyldes utvivlsomt også til dels den »flittige stræben«, som tollereren i Dragør berømmede sine naboer for. Vel et klassisk eksempel på de nøjsomme nytilkomne, der bed sig fast i transporten af en vare, hvis afsætning var sikret, selvom der skulle mange ture til flere forskellige udskibningssteder til for at klare sig i forhold til »traditionalisten«, som muligvis er kommet i klemme ved både at skulle tage sig af norgesfart og københavnereture.

At brændet var den vare, dragørskipperne slog sig op på, er således klart nok. Og at det fortsat var en hovedartikel, fremgår af oplysningerne fra 1798. Men trods dragørskippernes flid kneb det alligevel med at få tilstrækkelige forsyninger frem. I al fald havde brændetransporterne i århundredets sidste årtier så absolut myndighedernes bevågenhed. I 1782 oprettedes en kongelig brændehandel. Der indkøbtes seks »findlapper fartøjer« og iværksattes transporter fra Barritskov i Vejle Fjord, fra Stenderup ved Kolding Fjord, fra Eckernförde, Åbenrå, Kiel, Flensborg og fra Nivå i Nordsjælland.²³⁵⁾ Senere, i 1792, blev brændeoplaget i København overladt til magistratens administration, idet Rentekammeret dog stadig var involveret med hensyn til selve transporten fra kongelige skove rundt omkring i landet.²³⁶⁾

Et eksempel fra 1798 viser, hvordan dette organiseredes. Brænde fra Kronborg og Hørsholm Amter skulle dette år sejles til København. Selve transporten udbødes i licitation og blev overdraget to hornbækskipperne og en fra Dragør, idet de største kvanta dog gik til en inspektør Lund fra København og fogeden Rasmus Bertelsen af Dragør. Begge disse herrer må have haft skipperne i underentreprise. Ialt skulle 3870 favne brænde udskibes fra Dronningmølle, Hornbæk, Hellebæk, Rungsted og Snekkersten. - Dette var ikke tilstrækkeligt i 1798, for i juli måned konstateredes, at man ikke ville få den planlagte mængde oplagt i hovedstaden, hvorfor magistraten fik ordre til at supplere ved indkøb af stenkul.²³⁷⁾

Eksemplet viser endvidere, at der var andre end dragørskipperne, der deltog i licitationerne. Det har der været flere grunde til. Tollerens spådom i 1771 om muligheden af flere fartøjer i Dragør kom ikke til at slå til. Der kom ikke på noget tidspunkt senere i århundredet flere skibe til, selvom tonnagetallet steg. I første omgang toppede flåden i Dragør i 80'erne, hvorefter en stagnation varede ved lige til

Læstetal for indkomne skibe med Ærø som hjemsted.



efter århundredskiftet. Tendensen gik ikke imod flere skibe, men imod større. Det er allerede fremgået, at dragørfartøjer i 1769 havde en andel i trafikken på Norge, og som det vil vise sig i det følgende kapitel, var der i slutningen af det 18. årh. også andre rejsemål, som imidlertid i mindre grad slår igennem i den foreliggende statistik.

Til gengæld var der kommet nye grupper til i indenrigstrafikken, også grupper, som gjorde sig gældende tidligere og på andre felter end de to hornbækskipperne, som deltog i den nordsjællandske brændelicitation i 1798.

»De farlige og skadelige ærøboere«.

Dragørskipperne var ikke ene om tidligt at bryde det vante mønster. I 1733 var antallet af marstallere og ærøskøbingfartøjer ved de kongeriske toldsteder ganske vist meget beskedent. Mest betydelig var da bådfarten på Langeland og Fåborg og nogle få lidt større marstallere sås i fragtfart. Anderledes i 1769 og ikke mindre i 1798. Fig. 26 viser høje læstetal for ærøboere ved de sydfynske toldsteder, ved storebæltstrakter samt ved Lolland-Falster og Sydsjælland. Fig. 20 viser en stigning i andelen af den indkomne tonnage for 43 distrikter fra 0,8% til 8,4 fra 1733 til 1798.

Allerede i 1769 havde ærøboere, i første række marstallere, en ganske høj procentdel af besejlingen af Lolland-Falster og Langeland. I seks tilfælde nåede denne procent over 10 - højest i Stubbekøbing, hvor man kom op på knap 40% ærøboere, hvad dog i første række skyldtes, at tre af stedets 7 fartøjer sejlede med ærøskøbingskipper, noget, der udtrykkeligt blev gjort opmærksom på i toldregnskabet ved årets begyndelse. Men ellers afspejler Fig. 26 en reel besejling af fartøjer fra Ærø. I 1798 lå andelen på et niveau over 10% i hele 26 tolddistrikter, vel at mærke som procentandele af væsentlig større totaler. Højest på Lolland-Falster, i Stege og i Skelskør.

Som tidligere nævnt klagede man i Nakskov i 1735 over flensborgeres og slesvigeres konkurrence. Godt tredive år senere klagede man stadig, men i 1771-indberetningen mere ubestemt over »skipperne og købmænd fra andre provincier«. Der er dog ingen tvivl om, hvem man mente. I acciseregnskaber fra Nakskov kan man endnu i 1740'erne se de traditionelle flensborgere og slesvigere ankomme i beskedent antal, derudover ikke mange fremmede i disse år. Derimod dukkede specielt marstallere op i sti-

gende tal i 1750'erne og forblev faste gæster år efter år, til tider i meget stort tal. Der var ingen tvivl om, hvem det var, der nu generede nakskovitternes egen søfart. Og i 1771 kunne man så fremhæve den gyldne fortid fra for 30 år siden!!²³⁸⁾

Som i Nakskov, således også i de øvrige lolland-falsterske distrikter. I al fald var klagerne unisone. Fra Rødby forlød det, at stedets egne fartøjer undertiden måtte ligge stille, eftersom ærøboerne om efteråret opkøbte og udførte kornet. Næsten ligelydende formuleredes det i Maribo og mest veltalende fra Nysted, hvorfra karakteristikken »farlige og skadelige Ærøboer« stammer. Klagerne over mangel på fragt til egne skibe suppleredes her med beskyldninger om kontrabandehandel og »mangfoldige hemmelige og fast åbenbare oplagssteder«, hvorved de fremmede påtvang de lokale købmænd en højst ubillig konkurrence. Uden at betvivle forekomsten af smugleri og anden ulovlighed, er det dog her som ved tidligere lejligheder klart, at når det fyger med beskyldninger om smughandel, er det normalt et følgefænomen til irriterende *legal* konkurrence.²³⁹⁾ Hvad der skete var, at specielt marstallerne, som de eneste ikke-kongerigske, vandt frem indenfor selve den indenrigske sejlads, samtidig med at de ved en række toldsteder tog sig af mere end broderparten af udvekslingen med Hertugdømmerne og endelig i et vist omfang deltog i trafikken mellem Norge og Danmark.

Følger man f.eks. Albreth Hermansens aktiviteter i 1769 med den 9 læster store jagt, ses følgende sejladsmønster.

1 Marstal	2 Nakskov	3 København
5 Flensborg	4 Nakskov	
7 Flensborg	6 Nakskov	
9 Flensborg	8 Nakskov	
11 Flensborg	10 Nakskov	
13 Flensborg	12 Nakskov	
15 Flensborg	14 Nakskov	
	16 Nakskov	17 København
19 Flensborg	18 Nakskov	
	20 Nakskov	21 Svendborg
	22 Nakskov	23 Nyborg
	24 Nakskov	25 Nyborg
27 Flensborg	26 Nakskov	

Ovenstående viser nærmest en marstalovertagelse af en traditionel »topunktsfart« med Nakskov som udgangspunkt - egentlig ganske svarende til, hvad man i 1733 kunne konstatere ved flere tolddistrikter

ved Lillebælt, hvor skippere fra Sønderborg, Haderslev og Åbenrå i sæsonen sejlede mellem pågældende distrikt og Norge. I Nakskov, hvor man tidligere i langt højere grad havde levet op til tidens ideal om, at egne varer burde transporteres bort på egen køl, ømmede man sig naturligvis ved at se marstaljagter træde ind i stedet.

Imidlertid viser det følgende eksempel et endnu mere varieret mønster. Jens Henrichsen af Marstal havde følgende ture, som berørte kongerigske toldsteder i 1769. Fartøjet var en jagt på 6½ læst.

1 Marstal	2 Rudkøbing	3 København
	4 Rudkøbing	
5 Marstal	6 Rudkøbing	7 København
	8 Rudkøbing	
9 Marstal	10 Svendborg	
11 Marstal	12 Nakskov	13 Nyborg
	14 Nakskov	15 Nyborg
16 Marstal		

Her var der tale om hele tre rejser fra Marstal i ballast og en fjerde med transitvarer. Det må understreges, at sejlads fra Marstal og til øvrige lokaliteter i Hertugdømmerne ikke kan ses af ovenstående, så Jens Henrichsen kan meget vel have været en eller flere gange i Flensborg. Eksemplet viser først og fremmest en elasticitet svarende til den, der blev påvist for dragørskippers vedkommende i det foregående afsnit. Jens Henrichsen vekslede mellem fire syddanske tolddistrikter og kom også til hovedstaden.

Fuldstændig tilsvarende eksempler på marstallere i vekslende sejlads indenfor Kongeriget med afstikere til hjemstedet og andre havne i Hertugdømmerne kunne fremdrages fra 1798. Resultatet blev da, at marstallere og i lidt mindre grad skippere fra Ærøskøbing fik en lille, men ikke helt ubetydelig del både af besejlingen af København - små 4% i 1798 - og af transporter mellem kongerigske distrikter, som det ses af eksemplerne ovenfor.

Fartøjerne fra Marstal og Ærøskøbing var naturligvis ikke de eneste hertugdømmeskibe. Relativt gik sejladsen med skibe fra østslesvigske distrikter tilbage, men i absolutte tal var der tale om en stigning. (Jfr. Fig. 20). I 1769 var det sønderborgere, flensborgere og åbenråskippere, mens der i 1798 var stigende deltagelse især af småjagter fra mindre lokaliteter: Kappeln, Arnis, Egersund m.fl. Uanset hjemstedet, var og blev Flensborg imidlertid dominerende som afgangshavn i Hertugdømmerne. Kun sønderborge-

re og skippere fra Åbenrå havde et forhold til hjemhavnen svarende til de øvrige til Flensborg. Hermed fik denne by fortsat en rolle som entrepôt til en vis grad sammenlignelig med København, omend med væsentlige forskelle, hvad varestrømmen angik.

Ovennævnte Albreth Hermansens ladninger fra 1769 er uhyre karakteristiske. Fra Nakskov udklarede han 10 gange til Flensborg ifølge toldbogen, hvilket kun holdt stik i 8 tilfælde; de to øvrige ture gik, da det kom til stykket, til henholdsvis København og Svendborg. En ganske god advarsel mod at tro for meget på destinationsangivelser i toldbøgers udgående del. Derimod er der ingen tvivl om, hvilke varer, der i seks af otte tilfælde bragtes til Flensborg. Først og fremmest var det korn i vekslende mængder. Fra 90 td hvede in april til en ladning på 276 tønder i november. Man kan ikke i noget tilfælde karakterisere dette som fuld ladning, idet fartøjet på en af nyborgrejserne rummede hele 326 td byg, noget bedre svarende til tommelfingerreglen om en lastevne på 40 td pr læst. Albreth Hermansens jagt var som nævnt på 9 læster.

Til Flensborg udgik han endvidere to gange i ballast, hvorimod han altid havde en større eller mindre ladning med derfra.²⁴⁰) Mursten og tagsten - et par tusind af hver - lå altid i bunden, suppleret med nogle norske brædder, nogle tønder tjære og specielt for Alberth Hermansen - nogle stole. Han må have kendt en møbelsnedker i Flensborg. Endelig rummede halvdelen af hans ladninger også mindre kvanta kolonivarer: Lidt kaffebønner, svedsker, mandler, rosiner og risengryn.

Stikprøver fra Nakskov, Svendborg og Randers viser, at mursten og tagsten fra slesvigske byer i 1769 helt generelt var den fremherskende artikel. Fartøjer kunne komme fra Hertugdømmerne i ballast. Dette gjaldt to af fem i Svendborg og en af fire i Nakskov - det syddanske korn har været, hvad man kom efter. Men den anden vej var der ved siden af de lokale teglværksprodukter ofte dette element af varer af helt anden oprindelse. Der kendes mange eksempler på norsk tømmer transporteret fra Flensborg, engelsk salt via Åbenrå og hør og hamp, som oprindeligt må være kommet fra havne længere inde i Østersøen.

Tagsten og mursten forblev standardvarer for marstallere og andre hertugdømmeskibe århundredet ud. Ganske vist kan man i 1798 konstatere, at i Svendborg og Nakskov var nu henved halvdelen

indkommet fra Hertugdømmerne i ballast. Men fartøjerne *med* ladning havde fået endnu et par almindelige varekategorier: hollandsk tobak og flensborgsk kornbrændevin i ganske store kvanta. Hertil ofte norsk jern. Specielt Flensborg må med hensyn til tobakken til stadighed have været en konkurrent til København, der dog ellers, som det vil fremgå af det følgende, var kommet til at stå overordentlig stærkt m.h.t. luksusvarer ved århundredets slutning. Og brændevinsbrændere i hele Syddanmark må have ærgret sig over konkurrencen fra Flensborg.

Flækken på Ærø såvelsom de øvrige slesvigske søfartsbyer skal ikke gøres til genstand for yderligere omtale, så meget desto mindre som netop Marstals Søfart andetsteds har fået en fortrinlig og indgående behandling.²⁴¹⁾ I denne sammenhæng må det imidlertid fremhæves, at marstallere og dragørskippere i flere henseender fremviser ligheder. Begge grupper stammede fra lokaliteter helt specialiserede indenfor maritime erhverv - fiskeri og søfart - og adskilte sig dermed radikalt fra de klassiske søkøbstæder. Fælles var elasticiteten rent sejladsmæssigt, som i større eller mindre grad betød et brud med den stive struktur, som konstateredes i 1730'erne. Det vides endvidere, at marstallere tilforhandlede sig korn og andre landbrugsprodukter på egen hånd,²⁴²⁾ hvortil svarer at dragørskipperne ofte opkøbte brænde for egen regning. Begge REPLACEREDE mere eller mindre henholdsvis københavnerskipperne, østjyske købstadsskipperne og hertugdømmeskipperne fra de østslesvigske byer. De små specialiserede skipersamfund overtog dermed, hvad ældre, større søfartscentre ikke mere interesserede sig for på grund af de store muligheder i søfart på længere distancer i anden halvdel af det 18. årh. - noget, der gjaldt København såvel som Flensborg og Åbenrå. Endelig er glosser som flid og stræbsomhed ligefuldt blevet bragt i anvendelse om marstallere, som de i det foregående afsnit er citeret om dragørboerne.²⁴³⁾ Klemte og mere eller mindre udkonkurreret blev ældre kongerigske provinssteder med en mere traditionel sejlads - eksempler er søkøbstæder som Grenå og Nakskov.

Kongerigske høkerbøtter.

Uanset marstallere og uanset dragørskippere var der i de fleste landsdele på langt sigt en stigning i tonnage fra tiden før århundredets midte og til periodens slutning. (Jfr. Fig. 5). Ganske vist faldt den største

fremgang i tiden fra 1780'erne og frem, men allerede i 1769 var der selv efter fradrag af flåden fra Dragør tale om større læstetal ved de øvrige provinsdistrikter end i 1733. Og ser man på besejlingen af hovedstaden, havde Dragør nok svagt stigende besejlingstal fra 1769 til 1798, men mens de øvrige kongerigske i 1769 var repræsenteret med godt 9000 læster - samme niveau som i 1733 - var tallet i 1798 oppe på godt 14000 læster. (Bilag 4-6 under København).

Væsentligt er det at understrege denne provinsfarts tilsyneladende nogenlunde ensartede omfang langt op i perioden. Høkerbøtter i regelmæssig pendulfart mellem eget toldsted og København var et stabilt og i sin struktur temmelig uforanderligt element i indenrigsfarten omend af øget omfang i slutningen af århundredet. Dette gjaldt også med hensyn til skibenes størrelse. I gennemsnit lå høkerbøtten eller pæreskuden fra 1733 til 1769 nogenlunde konstant mellem 8½ og 9 læster og var i 1798 steget til godt 9½ - da havde dragørfartøjer i københavnerfart en gennemsnitlig størrelse helt oppe på godt 24 læster.

Man genfinder også i 1769 de velkendte afgangshavne. De kom ind fra Bornholm, Lolland-Falster, Svendborg, Fåborg, Århus og Skagen. I 1798 var sket en ikke ringe udvidelse; der suppleredes med stigende andele og læstetal fra distrikter som Rørvig, Stege, Bandholm-Sakskøbing og flere østjyske. Endelig var udviklet en pendulfart i Øresund med meget høje læstetal af en lidt anden karakter - hvorom senere.

Stabiliteten i denne sejlads anskues lettest ved at betragte høkerbøttestriktet par excellence, Svendborg tolddistrikt. Bilag 9 viser, at der både i 1733, 1769 og 1798 indkom mellem 1200 og 1300 læster herfra til København, modsvaret af en tonnage af lignende størrelsesorden den anden vej. (Jfr. Bilag 6-8). Langt det meste af dette var skipperne fra svendborgområdet. Et groft skøn over antallet giver til resultat, at ca. 20 var involveret i 1733, henved 30 deltog i 1769 og tallet var i 1798 igen omkring de 20.²⁴⁴⁾

Fra andre distrikter ses en stigning i aktiviteten på dette felt. Gode eksempler er Bornholm, Horsens og Rørvig. Bornholmerne, som allerede var godt med i 1733, var i 1769 repræsenteret med knap en snes skipperne regelmæssigt i Københavns havn, i 1798 var der over 30. Horsens havde fra gammel tid et antal småfartøjer i københavnerfart, i 1769 dog kun en 3-4

stykker. I 1798 var der kommet endnu et par til, samtidig med at mange af byens norgesfarere puttede en enkelt københavneretur ind sidst på sæsonen. Rørvig, endelig, havde ikke eet eneste fartøj fra eget distrikt i fart på hovedstaden i 1733. Toldregnskabet mangler fra 1769, men tallene for skibe indkommet derfra til København var steget betragteligt, og i 1798 kan med sikkerhed konstateres, at der da fandtes mindst en halv snes i pendulfart. Andre eksempler kunne fremføres, hvorimod en samlet opgørelse er vanskelig. Brænde og høkerladninger *kan* være svært adskillelige; dels kom der også fartøjer med fødevarer fra distrikter, der ellers var domineret af brændetransport, dels finder man meget ofte mindre kvanta levnedsmidler som bilast i brændejagter og -galeaser i 1798. Der er imidlertid ingen tvivl om, at væksten i denne type søfart perioden igennem først og fremmest var en vækst i bredden, geografisk set. Og at man her finder det arbejdsområde, som beskæftigede en del af den nytilkomne tonnage - ikke mindst i den sidste trediedel af perioden.

Grundstammen i høkerbøtternes varesortiment var stadig korn og fedevare, men ladningen var iøvrigt afhængig af både afgangshavn, årstid og var ikke helt ensartet i sin sammensætning fra 1769 til 1798, som det vil fremgå af eksemplerne i det følgende.²⁴⁵⁾

Næsten samtlige nakskovitter - og marstalskipper, der kom fra Nakskov - havde hvede som hovedladning, men i mindst 2 af 3 tilfælde var der suppleret med andet, det være sig fjerkræ, smør eller ærter - både i 1769 og 1798. Mere sammensatte var svendborgernes ladninger. I 1769 var de gennemgående varer rug, havre, flæsk og smør. Samtlige disse kategorier var repræsenteret i 28 af 50 ladninger. Hertil æg, ost, boghvedegryn, mel og hjemmegjort lærred. Sæsonpræget finder man i efterårets ladninger, som rummede æbler og pærer i betragtelige tøndetal og i mindre omfang en ny artikel: »Jord Ebler« - kartofler. Alt dette genfindes i en tilsvarende stikprøve fra 1798, dog besynderligt nok med undtagelse af kartoflerne. Endvidere var der sket en forskydning i retning af en hovedvægt for smørret, samtidig med at favnebrænde i større eller mindre omfang nu indgik som en hyppig bestanddel. Her som for alle høkerbøtters vedkommende fandtes også et mylder af mere specielle varer. Potter, pølser, olmerdug og vadmél, vildt, voks, skind og syltetøj. Og om efteråret nødder, mjød og æblemost.

Bornholmere fra Rønne, Nexø og Svanike kom i 1769 for næsten halvdelens vedkommende ind med havre som hovedladning med et supplement, der skiftede med årstiden. Æg, smør og laks i forår og sommertid, »læstevis« af salted okse-, lamme- og gåsekød om efteråret. En mindre gruppe fra Nexø havde sandsten i bunden af lasten og diverse varer ovenpå. Endelig var 7 af 50 indkomne bornholmerfartøjer fiskekvaser, der ankom med mere eller mindre levende torsk. Speciel for de øvrige 43 var en helt særegen høker vare, stueure. I hele 10 af stikprøvens 50 ladninger indgik bornholmerure, tilsammen i et antal af 25. Billedet fuldendes af ældre traditionelle bornholmervarer som keramik og hjemmegjort tøj. Små 30 år senere gjorde bornholmerurene sig ikke mindre gældende. Mere end halvdelen af fartøjerne medbragte nu et eller flere, men på dette tidspunkt oftest placeret ovenpå enten sandsten fra Nexø eller mursten fra Rønne. Havren og det saltede kød var da blevet mindre fremtrædende. Øvrige varegrupper fandtes stadig repræsenteret, nyt og kuriøst ses i et enkelt tilfælde »3 kasser med blomster« - hvilket må forstås som potteplanter.

Stikprøver, der som her omfatter ladninger fra Nakskov, Svendborg og Bornholm, viser variation og samtidig ikke ringe kontinuitet. Yderligere, mere tilfældige, eksempler fra 1798 illustrerer bredden både geografisk og med hensyn til sortiment. En horsensladning rummede foruden havre og et par favne brænde også røget ål, ravndug og træsko. Et fredericiafartøj indeholdt først og fremmest rug, smør og kartofler, men også garn og »talglys fra Christiansfeld«. En ålbørg havde ikke alene 3 læster sild, men dertil æg i mængde, flæsk og skind. Fynske høkerbøtter kom naturligvis ikke fra Svendborg alene. Fra Assens var en ladning havre og smør suppleret med 200 hareskind, og ikke mindre besynderlig var indholdet af en kertemindejagt, som foruden ærter, havre, smør, kirsebær og anden frugt medbragte »1 gl. Musik Harpe«. Tre nystedladninger havde naturligvis hvede som hovedbestanddel, mens den ene fyldte op med flyttegods, æg, mjød, frugt og voks, den anden med en pattegris, 2 par ænder og 3 gamle ankertøve og den tredje med 30 foustager stivelse. Fartøjer indkommet fra Rørvig rummede byg eller hvede, men også tækkerør, kæppe, selleri, peberrod og »gule rødde«. Fra Vordingborg og Præstø kom normalt egentlige brændeladninger, men også herfra kendes eksempler på et

betydeligt indslag af høkerbøttevarer: frugt og fjerkræ, flæsk og syltede agurker.

Returladningerne fra København udviser ikke mindre variation og udvikling. Stikprøver for Svendborg og Nakskov viser som tidligere en del i ballast - mellem 10 og 20% såvel i 1769 som i 1798, hyppigst om efteråret, da der på grund af høsten var brug for mest mulig tonnage *til* København, som altid den vej *med* ladning.

Returladningernes sammensætning og mængde undergik betydelige ændringer. En svendborgskipper, der i 1769 vendte hjem med f.eks. 9 td stenkul eller 100 pd sukker eller lidt norsk stangjern som det eneste, kan knap nok siges at have haft ladning af betydning. Fuldtlastede var de ej heller i 1798, men da var det typiske *både* stenkul - nu et antal læster - og sukker og mange flere varer i *samme* skib. Alene på grundlag af en stikprøve på 40 ladninger ført fra København til Svendborg og 20 til Nakskov både i 1769 og 1798 kan man helt klart konkludere, at provinsen i sidstnævnte år i langt højere grad end i førstnævnte udgjorde et marked for reeksport fra hovedstaden. Ihukommende, at sejlads hyppighed ikke nødvendigvis svarer til varestrøm, kan man indvende, at 1769 m.h.t. afsætning kan have været mindre gunstigt end 1798 - dette kan ikke aflæses af besejlingsstatistikken, idet høkerbøtterne jo sejlede alligevel - men forskellen forekommer alligevel slående stor. Fremfor mange opremsninger forekommer en enkelt typisk ladning bedst at illustrere varesammensætning og kvantiteter sidst i århundredet. Rasmus Hermansen returnerede den 21. juli 1798 til Svendborg med følgende ombord i sin 9 læster store jagt:

1 skippund blå
4 læster stenkul
10 skpd, 1 lpd, 6 pd norsk jern
1 skpd, 3 lpd, 11 pd hør
1 skab med glasdøre
1 halvtønde med 2 jerngryder og 2 pander
1 tom sæk
1 tom heltønde, 1 parasol
541 pd tobak
550 pd sukker
300 pd sirup
150 pd kaffebønner
16 pd te
10 lispund norsk tørfisk

Stenkullet var normen i ladninger til Svendborg i 1798 og meget almindeligt til Nakskov. Eksemplet viser hertil også det lejlighedsvis. Parasollen og skabet kunne suppleres med mange andre kuriøse eksempler - et bornholmerur, der kom på sejltur nr. 2 til Svendborg, eller spillekort, der eksporteredes til Nakskov. Af de mere gængse varegrupper må yderligere fremhæves glasvarer, porcelæn, olie, sæbe, vin, rom, sydfrugter og store kvanta blot betegnet »urtekram«, lærred, klæde, tøj m.v. Men først og sidst må det slås fast, at der ladning for ladning var tale om større mængder af flere forskellige varer sejlet fra København til såvel Svendborg som Nakskov, til *både* det fremgangsrige sydfynske søfartsområde og til det maritimt set tidvis noget stagnerende Lolland.

Høkerbøtternes »returfunktion« forekommer væsentlig - også for vurderingen af Københavns rolle som handelsby. Hovedstadens eget behov for tilførsel af fødevarer betød, at der ganske automatisk var et distributionsnet for varer den anden vej. Det havde været der hele tiden, og når det blev udnyttet mere i 1798 end nogensinde, må det skyldes en øget købekraft i provinsen og/eller en forbedret københavnsk konkurrenceevne, dels i forhold til alternativet indenfor monarkens riger og lande - Flensborg - eller i forhold til udlandet - Lübeck. En stor del af de nævnte varegrupper kunne fås flere steder.

Sundtrafik.

Op og ned langs kysten registreredes en stigende trafik mellem nabodistrikter. Læstetal for skibe nordfra til København kendes fra hovedstadens toldregnskaber, hvorimod helsingørregnskabet mangler for 1769. Dette kan der delvis rådes bod på ved en besejlingsstatistik for året efter.²⁴⁶⁾

Til København fra Helsingør	læster	Til Helsingør fra København		Til Helsingør total	
		antal	læster	antal	læster
1733	333	1733	91 159	193	864
1769	1680	1770	.	289	2158
1798	3762	1798	343 3391½	587	5640½

Tallet for 1770 kan yderligere opsplittes i grupperne »fartøjer« og »både«; af førstnævnte kategori 148 på tilsammen 1940½ kmcl, af sidstnævnte 141 på ialt 218½ læst. Gennemsnitsstørrelse således henholdsvis 13,1 og 1,5. Den lille gennemsnitlige fartøjsstørrelse i trafikken fra hovedstaden til Helsingør i 1733 skyldes naturligvis også mange både. Til gengæld

kunne tallene for 1798 tyde på en stærkt stigende fartøjsstørrelse, men dette holder ikke helt stik. I virkeligheden var sejladsen fra kyststrækningen langs Øresund ned til København af langt større omfang i 1798. Småbåde herfra blev taget ud af det almindelige toldregnskab og opregnet særskilt bagi protokollen.

Tallene for 1798 skal derfor forøges med, hvad der i den københavnske toldbog er registreret under ikke mindre end 463 numre. Hjemskrevet i og indkommet fra Sletten, Humlebæk, Rungsted, Vedbæk, Espergærde, Smidstrup, Snekkersten, Villingebæk, Nivå, Gilleleje, Hornbæk og Nærum havde bådfarten en så velkendt vare som brænde som grundlag. Hen på efteråret suppleredes med kartofler, gulerødder, kål, frugt m.m. De fleste var på een læst, nogle få var i størrelse op til et par læster, mens flere var umålte, altså velsagtens under en enkelt læst. De umålte registreredes af og til flere sammen under eet personnavn. Det hele har karakter af en administrativ lettelse for transporten af det afgiftsfri brænde, som man i allerhøjeste grad ønskede at opmuntre.

Alt dette havde således ikke meget med Helsingør at gøre. Men det gjaldt heller ikke for al den ordinært fortoldede trafik. En stikprøve på 50 fartøjer indkommet til København fra Helsingør tolddistrikt viser tre klart afgrænsede grupper foruden en mere blandet diversegruppe på 7 fartøjer. 21 brændeladninger og 4 ladninger med mursten fra Nivå - halvdelene kan således med sikkerhed siges ikke at have indladet i selve Helsingør. Endelig den tredje gruppe bestående af stykgods. Stykgods i kasser, kurve, fade, fustager og pakker. Meget af dette angiveligt til oplag i København og derfor efter alt at dømme udlosset fra fartøjer, der passerede sundtoldbyen på vej til eller fra Østersøen. Ikke alt er specificeret, men nævnes kan dog, at mindst een af kurvene indeholdt champagne, at en af kasserne bl.a. indeholdt 10 flasker »Seltzer vand« og at hele 6 kasser rummede »vin og brændevin til Capt. Diken, der skal til Kina«.

I 1798 genfindes brændet i 19 af 50 ladninger, hvortil altså kommer de mange tidligere nævnte småbåde. Stykgodset var indskrænket til 5 ladninger, hvoraf de to endda også indeholdt dette års mest almindelige vare, mursten, som var hovedladning i ikke mindre end 20 fartøjer. Tilbage en diversegruppe på 6.

Murstenene leder tanken hen på storbrande i Kø-

benhavn få år før, uden at det dog kan afgøres, hvor meget af denne transport, der skyldtes et helt preserende behov og hvor meget, der i al almindelighed var forårsaget af en øget produktion på nordsjællandske teglværker.

Den anden vej var varestrømmen af betydeligt mindre omfang. Af 20 indkomne fartøjer til Helsingør, var de 7 i 1798 i ballast - de fleste fra København. De øvrige fordelte sig på høkerbøtteladninger fra Rørvig eller helt fra Hertugdømmerne. En enkelt var med kolonialvarer fra hovedstaden, en anden kom med kalksten fra Præstø - Fakse. Fødevaretransporterne til Helsingør understreger byens helt specielle rolle som sundtoldby med salg til forbipasserende skibe og iøvrigt et opland af beskeden størrelse.

Provinsdistrikter indbyrdes.

Af Fig. 20 fremgår, at sammenlignet med 1733 var forbindelserne mellem kongerigets provinsdistrikter indbyrdes både relativt og i absolutte tal stærkt forøget i 1798. En sammenligning mellem tallene på Bilag 4-6 viser, at dette var generelt for næsten samtlige distrikter ved de indre farvande. Forholdet var imidlertid, at der ikke nødvendigvis fulgte varer med i nær samme udstrækning. Dragørfartøjer, som havde været et smut hjemme i 1798, kom naturligvis under »Øvr. Kongerige«, hvor de så end derefter sejlede hen for at hente brænde - normalt i ballast. Den dragørske tilbøjelighed til et kortere ophold i hjemhavnen var, som nævnt, meget udtalt i 1798 og tegner sig for flere tusinde læster af statistikken stigning. En gennemgang af 1798-tallene viser da også, at nogle af de højeste procenter for fartøjer indkommet fra andre provinsdistrikter kan konstateres, hvor dragørskipperne var hyppige gæster - Vejle og Bandholm - begge steder med over 40%.

Også ved andre end de egentlige brændedistrikter var skibe i ballast fra andre danske provinsdistrikter relativt hyppige. Stikprøver fra Svendborg og Nakskov giver procenter på mellem 25 og 40. Samtidig genfinder man både i 1769 og 1798 de mange småbåde med personer eller flyttegods og megen anden sejlads af mere tilfældig lejlighedsvis karakter.

For Svendborgs vedkommende er det svært at se noget mønster i udviklingen fra 1769 til 1798. Begge år kom lidt hvede fra Lolland og fælles var bl.a. en bådfart med markedsfolk, der kom hjem fra Skelshør. Mest vægt bør der måske lægges på det for-

hold, at relativt flere fartøjer i 1798 kom ind fra Bandholm og Sakskøbing med egeplanker, hvad der peger hen på forøget skibsbygningsaktivitet ved Svendborgsund. At man dér endvidere fik tobak direkte fra Fredericia, var sådan set det eneste egentlige nye, der kan aflæses.

På samme vis i Nakskov. Begge år kom der brændte til byen fra Bandholm, træsko og lærred fra Horsens og Århus foruden norske varer via Nyborg. Fynsk havre og sæbe fra Odense spillede en rolle i 1769, men genses ikke i 1798. Da dukkede til gengæld en bornholmer op med pottemagerarbejde og ikke mindre end 12 stueure. Bortset fra dette vidnesbyrd om bornholmernes forøgede aktionsradius er det svært at konstatere ændringer af betydning.

Randers endelig, havde forholdsvis ringere forbindelse med andre i Kongeriget. I 1769 var det hyppigst Ålborg, hvorfra der kom ikke mindre end 7 af stikprøvens 20 fartøjer medførende salt, hør, hamp og tjære. For disse varegruppers vedkommende var der tydeligt tale om en nedgang i 1798, hvor de mest fremtrædende var småfartøjer fra Mariager og Helsingør tolldistrikter medførende mursten. Eksemplet er ganske talende, dels i kraft af konstateringen af, at Ålborg tidvis havde en rolle med varetagelse af reeksport til nabolandsdistrikter, dels fordi denne var gået tilbage i 1798. Det følgende kapitel vil bringe forklaringen på, hvorfor netop Randers ikke i slutningen af århundredet var noget markert for udenlandske varer importeret over Ålborg.

Løvrigt må siges, at disse punktundersøgelser ikke giver grundlag for at antage egentlige ændringer i den indbyrdes kommunikation provinsdistrikterne imellem. Man må nøjes med at konstatere det generelt øgede omfang og de traditionelle varegrupper, der stadig gik fra landsdel til landsdel. Sild fra Ålborg, tørrede flyndere fra Skagen, træsko og andre trævarer fra Århus og Horsens, jydepotter fra Kolding og hvede fra Lolland. Alt genfindes. Men først og fremmest fyldes statistikken af skibe i ballast og småfartøjer med flyttegoods og anden lejligheds-transport.

Norgesfarten.

Fartøjer indkommet fra Norge spillede både relativt og i absolutte tal en større rolle i 1798 end i 1733. Opgørelsen på Fig. 20 dækker kun 43 danske provinsdistrikter, men de manglende ville næppe have kunnet forrykke dette billede væsentligt. Endvidere

ses fartøjer hjemmehørende i Norge med en stigende procentandel af den samlede besejling. På Fig. 27 er tonnagen i fart mellem Norge og danske provinsdistrikter fordelt efter hjemhørsforhold.

Sammenligningen for de 43 distrikters vedkommende giver her et markant udslag. Halvanden gang så mange danske skibe med en gennemsnitsstørrelse noget nær forøget med 50% betød ganske vist »kun« en fordobling af læstetallet fra 1733 til 1798 - i grove træk svarende til den udvikling for den samlede danske provinsflåde, som blev konstateret i kapitel III. For danske skibes vedkommende således et niveau på det forventelige, hvad angår sejladsens omfang.

Anderledes for de andre deltagende gruppers vedkommende. De norske blev ikke alene flere, de blev også mere end dobbelt så store, mens fartøjer fra Hertugdømmerne fordoblede deres andel fra 5 til 10% målt i læstetal - stadig for så vidt angår besejlingen af de 43 distrikter.

Den forskelligartede udvikling m.h.t. skibenes gennemsnitsstørrelse ses også, når tal fra 1769 inddrages. De 37 sammenlignelige distrikter havde både 1733 og 1798 omkring 80% af de 43 distrikters samlede indkomne tonnage fra Norge, så 1769-tallene for de samme 37 distrikter skulle give et godt indtryk af tilstanden midtvejs. Allerede da spores en beskeden stigning i det gennemsnitlige læstetal for de danske, en forøget deltagelse af hertugdømmeski-be og ganske vist et mindre antal norske skibe, som ikke desto mindre i kraft af øget størrelse havde større samlet læstetal og dermed en stigende andel af forbindelsen mellem de to riger.

Erfaringsmæssigt betyder fartøjers størrelse ikke så lidt m.h.t. destinationer og varekategorier. Dette gælder også her. Hertugdømmeski-bene optrådte i vid udstrækning på linie med de danske provinsski-be. I 1733 var det fortrinsvis flensborgere, haderslevere og åbenråfartøjer, som var fremtrædende ved lillebæltsdistrikterne. I 1798 var det først og fremmest Marstal og Ærøskøbing, der nu gjorde sig gældende ved næsten samtlige danske distrikter omend med en tydelig tendens til, at jo længere sydpå, des flere ærøboer i norgesfart. Her som i trafikken mellem hovedstad og provins havde de fået et fast fodfæste. Nordmændene endelig, kom til danske distrikter i noget mere ujævn fordeling - jfr. Bilag 10-12. Ladningsmæssigt var normen, at så godt som samtlige arriverede i Danmark med trælast, jern eller fiskeva-

rer. Udviklingen i de norske fartøjers størrelse viser sig bedst at kunne forklares netop udfra lasteforholdene.

Forholdet mellem de to riger, Danmark og Norge, og den indbyrdes vareudveksling er blevet diskuteret hedt og ivrigt i samtid og eftertid. Det må understreges, at det følgende udelukkende ses fra en rent søfartsmæssig synsvinkel, mens videregående slut-

ninger dels vil kræve mere materiale, dels en anden indfaldsvinkel - trods visse antydninger nedenfor.

I Den Norske Sjøfarts Historie mente Roar Tank at kunne konstatere, at norsk søfart havde haft glæde af kornmonopolet fra 1735, idet han støttede sig på stigende norske tal for passagen i Øresund.²⁴⁷⁾ Dette tilbagevistes af Albert Olsen, som med rette hævdede, at netop Sundtoldregnskabet ikke var det

Fartøjer ankommet fra Norge til danske provinsdistrikter fordelt på hjemsteder.

Fig. 27

43 distrikter

1733	Antal	Kmcl.	Gennemsnitsstørrelse
danske	613	6838½	11,2
norske	424	4499	10,6
hertugdømmerne	44	546½	12,4
øvrige	-	-	-
Ialt	1081	11884	11,0
1798			
danske	923	13616½	14,8
norske	589	13938	23,7
hertugdømmerne	187	3041	16,2
øvrige	10	39	3,9
Ialt	1709	30634½	17,9

37 distrikter

1733	Antal	Kmcl.	Gennemsnitsstørrelse
danske	557	6143	11,0
norske	312	3173	10,2
hertugdømmerne	40	496½	12,4
øvrige	-	-	-
Ialt	909	9812½	10,8
1769			
danske	613	7655½	12,4
norske	267	4734	17,7
hertugdømmerne	64	1033	16,1
øvrige	9	88	9,8
Ialt	953	13510½	14,2
1798			
danske	850	12363½	14,5
norske	394	9018½	22,9
hertugdømmerne	166	2730	16,4
øvrige	-	-	-
Ialt	1410	24112	17,1

Kilde: Bilag 10-12.

bedste sted at aflæse sådanne ændringer, eftersom langt den meste forbindelse med Norge besørgedes af skibe, som besøgte jyske og fynske havne og følgende gik gennem bælteerne.²⁴⁸⁾ Ikke desto mindre havde Roar Tank ret, i al fald m.h.t. konstateringen af stigningen i norsk søfart på Danmark, hvilket skyldes, at Albert Olsen først og fremmest byggede sin fremstilling på en analyse af besejlingen på grundlag af 1731-toldregnskaber, hvad der gør hans argumentation om udviklingen i den resterende del af århundredet temmelig svævende.²⁴⁹⁾

Stikprøver fra toldregnskaberne fra Randers 1769 og 1798 viser lidt om strukturen i denne nord-sydgående sejlads. Begge år deltog både mange af stedets egne samtidig med, at det norske kontingent var af betragtelig størrelse. Intet skib kom i disse år ind fra Norge i ballast, mens det samme ikke var tilfældet den anden vej. Tømmer, stangjern, kakkellovne og andre jernvarer kom nordfra - et norsk jernmonopol var i kraft fra 1730 og perioden ud. Hertil i mindre omfang varer som tobakspiber, kommen og stenkul, i 1798 suppleret med kalk fra Slebenden.

Den anden vej gik som venteligt korn og fedevarer. Men stikprøverne - 20 udgående skibe i 1769 og tilsvarende i 1798 - viser, at ballast ikke var ualmindeligt i nordgående retning.²⁵⁰⁾ Men dette gjaldt kun for *norske* skibe. Tre af tolv i 1769 og seks af otte i 1798. Derimod lagde danske fartøjer altid ud med en ladning, når færden gik nordpå. Men ikke nok med det. Ladningens størrelse var også forskellig. I 1769 kan man overfor et randersfartøj med det typiske læstetal 12, der rummede 370 td havre, byg og malt m.v. - herunder handsker - sætte den lidt større nordmand fra Frederikshald, som sejlede hjem fra Randers med et fartøj på 15½ læst, men kun med 124 td kornvarer og noget flæsk.

Man kan således slå fast, at væksten i trafikken mellem Norge og Danmark i første række hang sammen med en stigende afsætning af norske varer i Danmark, fortrinsvis det tonnagekrævende tømmer, og kun sekundært skyldtes en forøget transport ad danske fødevarer til Norge. De større norske fartøjer skyldte tømmeret de forøgede dimensioner, men man kunne normalt ikke påregne en returladning tilstrækkelig stor til tilnærmelsesvist at fylde fartøjet på tilbagevejen. Derimod var de noget mindre danske skibe almindeligvis forsynet med ladning begge veje - rent søfartsmæssigt var de danske skip-

pere i kraft af kornet således til stadighed favoriseret i nordgående retning og kunne altid regne med en returladning.

Ikke desto mindre kunne det altså betale sig for nordmændene uanset returladning. Et godt eksempel på detailplanet er de to ladninger tømmer, som i 1752 bestiltes til Ledreborg gods hos Rådmand Ole Mørch i Christiansand. De blev leveret inde i bunden af Isefjorden ved Bramsnæs Vig og prisrelationen mellem fragt og ladning er interessant, idet den første udgjorde ikke mindre end henholdsvis 46 og 69% af den sidste. Godsforvalteren argumenterede inden denne handel med sammenligninger med hvilke priser og kvaliteter, der kunne tilbydes i Holbæk og Roskilde. Afgørelsen faldt ud til fordel for den direkte leverance. Eksemplet siger velsagtens noget karakteristisk om nordmændenes muligheder for at gå udenom købstadskøbmændene, muligheder, der blev udnyttet.²⁵¹⁾

Det norske tømmeres stigende afsætning i Danmark må på det lange sigt hænge sammen med befolkningstilvækst, generelt stigende økonomisk vækst og dermed sammenhørende byggeaktivitet. De danske skove ydede bølgebrænde, som kom til anvendelse i norskfabrikerede kakkellovne i huse, der i meget vid udstrækning må have indeholdt norsk tømmer.

De norske skibe har utvivlsomt skullet være større af hensyn til rentabiliteten i så forholdsvis ensidig en fart, hvorved de kom til at adskille sig fra de typiske danske norgesfarere. Men alligevel kan trælasteksporten til Danmark på *norsk* køl understrege en stor vanskelighed ved bedømmelsen af den *danske* sejlads på Norge. Når det kunne betale sig at sejle norsk trælast sydpå og derefter returnere hel- eller halvtom, må dette betyde, at den danske korneksport så meget mindre kan ses isoleret fra returvarerne, tømmeret og jernet. Uanset ladningernes relative værdi har der været mulighed for indtjening begge veje. Konsekvensen er da, at kornkøbmændenes klager, det være sig i 1735 eller senere, ikke kan tages for pålydende så længe, der ikke er taget højde for indtjeningen på returvarerne. Mellem Norge og de danske provinsdistrikter var forholdet rent transportmæssigt som mellem de sidste og hovedstaden. Varestrømmen var størst den ene vej. Fragten må derfor have tenderet til at være billigere den anden. Så det kan ikke være relativt høje fragtomkostninger, der århundredet igennem havde betydning for

korneksporsten til Norge. De markant stigende tal på Fig. 27 for nordmænd i danske provinshavne er ikke til at komme udenom.

Hermed er sejladsen mellem Danmark og Norge ikke behandlet udtømmende. Tilbage står udvillingen i trekantfarten mellem Danmark, Norge og østersøhavne, hvortil der vil blive vendt tilbage i det følgende kapitel.

Den jyske vestkyst.

I modsætning til forholdene ved de østvendte danske distrikter ses den norske andel ved den jyske vestkyst at være faldende. De nordligste distrikter - Hjørring og Thisted - var ganske vist så norskvendte som nogensinde, blot nu med flere egne skibe. Besejlingsstatistikken viser højere tal senere i århundredet end i 1733. Dette hænger klart sammen med en aktivitetsstigning, som dog ikke bør overvurderes. Læstetal fra disse egne hørte ikke til de mest pålidelige. (Jfr. side 46). Som det fremgik af tidligere afsnit om skibstyper og besejlingsforhold, adskilte den vestvendte del af Jylland sig afgørende fra resten af landet. Dette ændredes ikke perioden igennem, men visse paralleller til østdanmark kan alligevel trækkes. Den hjemskrevne tonnage steg stærkt i slutningen af århundredet længst mod syd, i Varde og Ribe tolddistrikter, dvs. på Fanø/Sønderho. I 1769 opregnede i Ribe tolddistrikt inklusive hele øen Fanø kun 16 fartøjer på ialt $79\frac{1}{2}$ læst, hvoraf kun 6 var større end 5 kommercelæster, mens der givet manglede en hel del ganske små.²⁵²) I 1798 så tallene ud som nedenfor, vedføjede besejlingstal.

	Varde tolddistrikt med Nordby		Ribe tolddistrikt med Sønderho	
Hjemme- hørende				
under 5	56	135	40	112
5-10	16	$94\frac{1}{2}$	20	138
10-	18	$367\frac{1}{2}$	23	$342\frac{1}{2}$
Ialt	90	597	83	$593\frac{1}{2}$
Indkomne egne skibe	162	720	78	609

Sammenligning mellem tallene for handelsflåden og dens aktivitet rejser et problem. På baggrund af, hvad der var typisk i østdanske provinsdistrikter, ser aktiviteten forbavsende beskeden ud. Hvad foretog alle disse fartøjer sig? Ganske vist mangler toldbogen fra toldekspeditionsstedet i Sønderho, men en rest af den udgående del fra slutningen af året er

bevaret og viser, at der næppe skal lægges mere end højst halvandet hundrede indkomne fartøjer til ovenstående tal - forudsat at ind- og udgående, som normalt, var af samme størrelsesorden.

To mulige forklaringer ligger for. Enten kan de mange helt små have været beskæftiget overvejende med fiskeri eller sejlads indenfor selve tolddistriktet og følgelig ikke have fortoldet. Eller der var kun en fortoldning pr. år, idet der kan have været tale om en virksomhed, der først og fremmest foregik længere sydpå - med kun en enkelt afsejling tidligt på året og en sen hjemkomst. De to forklaringer udelukker ikke hinanden, men den sidste må alligevel foretrakkes. Dels lå gennemsnitsstørrelsen af de nordbyfartøjer, der fortoldede ved Varde under gennemsnittet for den hjemmehørende flåde sammesteds - de mindste fortoldede altså relativt hyppigst. Dels ses mange af de større fartøjer faktisk kun indkommen en enkelt gang, selvom dette kunne ske såvel ved Varde som ved Ribe, uafhængigt af hjemhørsforholdet. Eftersom mange af disse netop kom ind sydfra ser det i høj grad ud til, at søfarten i dette område nok så meget skal ses i en ikke-kongerigsk sammenhæng.

Oprindelsen til øen Fanøs søfart er detaljeret beskrevet i litteraturen og rummer mange dramatiske elementer. Det afgørende år er sat til 1741, det år beboerne købte deres ø af Kronen og derefter skulle have fået ret til koffardifart.²⁵³) Traditionen fortæller imidlertid også, at beboernes hovedforhandler sejlede til den afgørende auktionshandling i Ribe i sin egen evert og Fanøs historiker, N. M. Kromann, forklarede et par sider forinden, at samme hovedforhandler - hans egen tip-tip-oldefar - med denne evert på trods af forbudet i en årrække havde sejlet med jydepotter mellem Hjerting og Holsten - en virksomhed, som da også svarer til den båd fart, som allerede er konstateret for 1733's vedkommende ved både Ribe og Varde distrikter. Der var således fanniker og sønderhoner til søs i egne fartøjer i betragteligt tal allerede før 1741, selvom disse var af beskeden størrelse.

Årstallet 1741 synes heller ikke at være særlig egnet som begyndelsestidspunkt for anskaffelsen af større skibe. Et egentligt søfartsmæssigt gennembrud ser efter tonnagestatistikken ud til at skulle dateres en god generation senere. Først fra slutningen af 1770'erne finder man for alvor en stigning i fartøjer på 5 læster og derover, iøvrigt samtidig med udviklingen, som den formede sig for andre områder

- Fyn og Sjælland. (Jfr. Fig. 5). Fremfor en lidt »mytologisk« bestemt fastholden ved en enkelt afgørende begivenhed, forekommer det derfor mere rimeligt at anskue udviklingen ved den sydligste del af Vestkysten som et resultat af den mere generelt stigende aktivitet overalt i monarkiets riger og lande i anden halvdel af det 18 årh.

Også på anden vis kan der parallelliseres. Som søfartscentre Marstal og Dragør fik hele Fanø sit specielle maritime præg. Sejladsen, som den ses i 1798, foregik dels mod nord, til Norge, dels mod syd, til Altona, Hamborg eller længere væk. Det er nærliggende at placere sønderhoner og fanniker i

forhold til det store søfartscentrum imod syd, hamborgområdet, som en parallel til Dragørs forhold til København. En hyppig båd fart sydpå fra Ribe og Varde tolddistrikter - først og fremmest med »sorte potter« - suppleredes i 1798 med ganske mange lidt større, som blot afgik til Altona i ballast eller med lidt smør, eller de udgik udtrykkelig for at søge fragt, men uden nærmere destinationsangivelse. Kildeforholdene tillader ikke en nærmere vurdering af omfanget af en eventuel fragtfart til og fra Altona eller videre - men hermed ville man iøvrigt også være ude over, hvad der indgår under betegnelsen »Indenrigs og mellemrigs«.

X. Provinsskibe i udenrigsfart.

Lübeck og andre østersøhavne.

Den traditionelle kramkistefart på Lübeck forblev det 18. årh. igennem den vigtigste forbindelse mod syd for samtlige østvendte provinsdistrikter. Målt i absolutte tal frem går dette klart af nedenstående opstilling, i lighed med tidligere opgjort for 43 distrikter. Relativt set var der imidlertid tale om stagnation i forhold til netop Lübeck, hvorimod kontakten med østligere liggende havne langs den sydlige del af Østersøen blev langt hyppigere både set i forhold til Lübeck og i forhold til den samlede søværts aktivitet. (Jfr. Fig. 20)

Skibe indkommet fra østersøhavne
optalt for 43 distrikter.

	1733		1798	
	antal	kmcl	antal	kmcl
Lübeck	253	2035	175	1524
Wismar	2	31	13	84
Warnemünde	5	8	-	-
Rostock	9	36	66	400½
Wolgast	3	34½	1	9
Stralsund	3	66½	4	20
Stettin	2	7	8	109½
Danzig	-	-	23	441
Pillau	1	8	3	64
Königsberg	4	57½	11	215½
Memel	-	-	18	439
Libau	-	-	8	166½
Riga	5	101½	12	314
Narva	-	-	8	232½
St. Petersborg	-	-	3	72
Øvrige	3	3	2	26
Ialt	290	2388	355	4117½

Kontinuiteten i lübeckerfarten var udpræget. Også fra århundredets slutning ville man kunne bringe eksempler på de karakteristiske ladninger indeholdende en mangfoldighed af varer i små kvantiteter af samme tilsnit, som det er skildret i tidligere afsnit. (Jfr. side 78). Skippere sejlede perioden igennem afsted med egne indkøb for øje og med en række bestillingssedler fra hjemlige købmænd og kræmmere. For hver enkelt hentes gerne varer hjem fra flere leverandører og lübeckergæld var gængs i boopgørelser århundredet igennem, hvad enten pågældende selv stod til søs eller nøjedes med at lade afhente varer på kredit ved andre.

Fra tidligt i perioden kan som eksempel nævnes nakskovkøbmanden Jacob Detmer, hvis kone døde i 1740. Hans beholdning af kramvarer noteredes for godt 1300 rdl, hvortil svarede gældsposter til fem forskellige lübeckerkøbmænd på godt 1100 rdl. Tilsvarende mistede skipper Hans Nielsen i Skibhusene ved Odense sin kone tre år før. Mens aktiverne her bestod af indbo og part i skib, opregnedes blandt passiverne et par mindre gældsposter: skyldig til købmænd i Lübeck ialt 39 rdl.

På samme vis senere i århundredet. Hans Brock i Grenå sad i 1770 tilbage med to små sønner i sin købmandsgård. Han havde varelagre og skib, men tillige gældsposter, fordringer fra købmænd både i hovedstaden og i Lübeck. Skipper Jens Keyser i Troense gik fallit i 1806, og også her dukkede lübeckerregninger op.²⁵⁴⁾

Når kontinuiteten er understreget, må det dog også betones, at alt ikke var uændret perioden igennem. I 1733 sås lübeckere med egne skibe endnu i

Ålborg og det berettes, at det samme var tilfældet på Bornholm. Dette var afgørende ændret i 1769, da ikke et eneste fartøj hjemmehørende i Lübeck anløb nogen kongerigsk dansk provinshavn. Efter alt at dømme var afhentningen af varer udelukkende noget, der foregik på dansk køl fra et tidspunkt omkring århundredets midte og perioden ud.

Endvidere gik lübeckerfarten ikke frem i omfang, tværtimod. Årsagen hertil er allerede berørt. Returladningerne fra København blev efterhånden langt mere differentierede, og på en række felter blev det hovedstaden, der leverede varer, som tidligere kom sydfra. Dette gælder for kategorier som kolonialvarer og forskellige industrivarer lige fra porcelæn til klæde. Men nürnbergerkram og mange andre specialiteter måtte man stadig til Lübeck for at hente.

Mens søfarten på Lübeck havde *sit* klare særpræg, let at karakterisere, var forbindelserne til andre østersøhavne af mere vekslende natur. I 1733 indskrænkede de direkte rejser sig i alt væsentligt til nogle få skibe fra Ålborg og Århus, der hentede hør og hamp i Königsberg og Riga. Noget mere kompliceret er det øjebliksbillede, man får for 1798. Alene fartøjernes størrelse siger en del. Godt 6 kmcl i gennemsnit for fartøjer indkommet fra Rostock, mens de tilsvarende tal lå på over det dobbelte til mere end det firdobbelte fra afgangshavne som Stettin og videre østpå.

Forbindelsen til Rostock viser sig i 1798 at være blevet varetaget af en stor mængde småbåde, som efter alt at dømme blot har fungeret som færger i persontransport, hvortil kom en del lidt større fartøjer - herunder ganske mange fra Marstal og Ærøskøbing - med varer som salt og rug. Gennemsnittet på de 6 læster dækker således over to helt forskellige grupper. Færgebåde på $\frac{1}{2}$ læst og jagter typisk på omkring den halve snes læster.

For de østligere østersøhavnes vedkommende var der derimod decideret tale om større fartøjer med skibe på omkring 20 læster som det almindelige. Her gik kornsorten rug igen, eventuelt i kombination med hør og hamp. Generelt kan derfor siges, at mens kun et par østjyske byer i 1733 stod i direkte forbindelse med havne længere inde i Østersøen, var dette gældende for en lang række provinsdistrikter i 1798. (Jfr. Bilag 6). Et groft skøn over talmaterialet for 1769 viser, at nok var der tale om hyppigere kontakt med østersøhavne end i 1733, men slet ikke i samme målestok som i århundredets slutning. (Jfr. Bilag 5).

Skibenes hjemstedsforhold viser en dominans af kongerigske, suppleret med nogle få flensborgere. Med i billedet hører endvidere, at et betragteligt antal provinsskibe - henved 70 - i 1798 indkom til København fra østersøhavne.²⁵⁵) Det var med dragørskippere i spidsen og her er kontrasten stor til 1769. Provinsskibes andel i hovedstadens udveksling med Østersøen må være kommet til sent i århundredet. For en ordens skyld skal bemærkes, at disse 70 skibe naturligvis ikke indgår i ovenstående tal.²⁵⁶)

På den ene side er der ingen tvivl om, at man i en række provinsdistrikter fandt afsætning for varer fra Østersøen fragtet hjem på egen køl. Men set i forhold hertil var deltagelsen i den *københavnske* forbindelse med Balticum af lige så stor betydning rent søfartsmæssigt. Her var der tale om et sejladsmønster, der set fra et provinssynspunkt var mere kompliceret end den »bymerkantilistiske« tosidige udveksling. Materialet fra 1798 viser endvidere, at en lang række provinsfartøjer anløb danske distrikter med transitvarer - disse er ikke medtaget i tabellerne. Dermed er man fremme ved en nord-sydgående sejlads, som ikke nødvendigvis berørte hverken hjemhavn eller hovedstad.

Norge og Østersøen.

Det danske monopol på kornforsyningen afsønden-fjelds Norge indførtes i 1735 og blev først ophævet i 1788. Men det håndhævedes ikke ubrudt i denne periode. Det har været diskuteret, om Danmark overhovedet var i stand til at eksportere tilstrækkelige mængder, men i denne sammenhæng må det være tilstrækkeligt at fastslå, at der hyppigt måtte hentes korn til Norge andetsteds fra, når dårlig høst det ene eller det andet sted gjorde det nødvendigt.²⁵⁷)

Korn fra Østersøen var det oplagte supplement til de normale danske tilførsler. I denne forbindelse samler interessen sig om de kongerigske skibes deltagelse i disse transporter, men kildeforholdene kan ikke siges at begunstige særligt nøjagtige slutninger perioden igennem. En analyse på grundlag af det forholdsvis velbevarede norske toldmateriale ville være naturlig, men vanskeligt praktiseret og er af den grund undladt. Det danske materiale lider for den anden halvdel af det 18. årh. af en sørgelig mangel, nemlig fraværet af strømtoldregnskabet fra Nyborg, som - sikkert ved en fejltagelse - er blevet kasseret.

Mens man således ved hjælp af sundtold- og to

strømtoldregnskaber for 1733 kunne finde ialt 17 rejser i trekantfart mellem Danmark, Bergen og Østersøen, er det ikke muligt ved samme teknik at frembringe en lignende opgørelse for 1769 eller 1798. Og Storebælt var for danske skibe altfor naturlig en rute til, at man uden videre kan se bort fra denne.

En speciel omstændighed ved netop sund- og

strømtold bevirker dog alligevel en mulighed for at sige noget om i al fald de direkte transporter af østersøiske varer til norske havne. Der eksisterer nemlig for perioden 1785-1797 regnskaber over re-funderede toldbeløb - »Sund og strømtoldsgodtgørelser for danske og norske undersåtters varer« - og fra dette materiale er hentet nedenstående tal for kongerigske skibe for året 1797.²⁵⁸⁾

Danske provinsskibe i fart fra østersøhavne direkte til Norge 1797.

Fra	Rostock	Danzig	Pillau	Königs- berg	Memel	Riga	St. Peters- borg	Ialt
Hjemsted								
Dragør	1	1	-	-	2	1	3	8
Neksø	-	1	-	3	-	-	-	4
Nakskov	1	3	-	-	-	-	-	4
Rudkøbing	-	2	1	2	-	-	-	5
Svendborg	2	1	-	2	-	-	-	5
Odense	-	-	1	4	-	1	4	10
Randers	-	1	-	1	3	-	-	5
Ålborg	1	-	-	1	2	-	1	5
Øvrige	1	3	-	1	1	-	-	6
Total	6	12	2	14	8	2	8	52

Disse fartøjer fra forskellige kongerigske distrikter hentede i første række rug fra Danzig, Königsberg og Memel, samt hamp, hør, sejldug m.v. fra St. Petersborg. Målet i Norge var hyppigst Bergen, hvortil gik hele 23 af de 52 ladninger. Endnu et par gik nordenfjelds, nemlig to til Trondheim, mens de øvrige rejser endte søndenfjelds, heraf 10 til Christiania. Ruten var i 19 tilfælde gennem Storebælt, de andre gik gennem Øresund.²⁵⁹⁾

De 52 ladninger på kongerigsk provinskøl udgjorde kun en lille del af den samlede transport nordpå fra Østersøen, og der er iøvrigt nok tale om minimumstal. Sammenlignet med den ene direkte rejse, der konstateredes i 1733 og de 17 trekantrejser fra samme år, er der dog tale om en betragtelig forøget aktivitet, selvom det århundredet igennem efter alt at dømme var flensborgere og andre hertugdømmeske, der dominerede på dette felt. (Jfr. side 144).

Toldgodtgørelserne giver endnu en oplysning. Der er overalt gjort rede for ejendomsforholdet til ladningen - godtgørelsen var til »danske og norske undersåtters varer«. I en række tilfælde ses sejladsen at ske for norsk regning, i andre nævnes en dansk provinskøbmand, men for 19 ladningers vedkommende anførtes udtrykkeligt, at transporten skete for skipperens egen regning. Således forholdt det sig også med den ene af de to skippere - Niels Ring - som

i 1797 nåede hele tre ture fra henholdsvis Rostock, Königsberg og Danzig til Arendal, Bergen og Larvik, respektive. En ålborgskipper kom op på samme antal, mens henvend en halv snes skippere hver tegnede sig for to ture.

Ovennævnte Niels Rings aktiviteter er det muligt ad anden vej at få oplysning om. Ret beset var det for moderens regning, sejladsen foregik, selvom skibslisten for jagten »De seks Sødskende« på 19 læster angiver Niels Ring som både skipper og reder. I kraft af hans borgerskab i Svendborg er hjemstedsbetegnelsen korrekt nok, men bopælen var faktisk Thurø. Fartøjet ejedes af enken Karen Nielsdatter, som døde året efter og netop efterlod sig seks børn. Da ejede boet ikke alene jagten med det til børnetallet svarende navn, men også endnu en på 14½ læst, som førtes af den anden søn Christen med to ture mellem Østersøen og Norge i 1797. Til de fire døtre svarede meget passende navnet på det tredie fartøj i familiens eje, idet Karen Nielsdatter havde en halvpart i jagten »De 4 Søstre«, som førtes af en af disses ægtemænd.

Dette familierederi må stamme tilbage fra afdøde Jørgen Rings tid. Han døde i 1794 og enken stod som ejer i kraft af at sidde i uskiftet bo. Men midlerne var først og fremmest investeret i selve skibene, som var ubehæftede. Ladningen førtes ganske vist for egen regning, men med lånt kapital. Da Karen

Nielsdatter døde i eftersommeren 1798, var sejladsen i gang. Niels Rings ladning var da østersøisk rug købt for penge lånt i Hamborg, svigersønnens ladning ligeså, mens Christen Ring havde skaffet sin for midler, der stammede fra Altona. Ladningens værdi lå i alle tre tilfælde på godt halvdelen af, hvad fartøjerne var vurderet til, men der var iøvrigt assureret i København.²⁶⁰⁾

Ovenstående er et godt eksempel på spændvidden i provinssøfarten i slutningen af perioden. I et så københavnsorienteret distrikt som Svendborg, præget af den traditionelle pendulfart med høkerbøtter, var ved siden heraf fremvokset en helt anderledes moderne struktureret søfart. Familien Rings fartøjer var alle bygget på Thurø og førtes for egen regning. Men rugtransporterne fra Danzig til Bergen involverede, som det er set, en finansiering over Hamborg/Altona og en assurering i København. Provinsdistriktet var i denne henseende at betragte

som rekrutteringsområde for fartøjer og mandskab i en søfart, der ellers ikke havde nogen sammenhæng mellem fartøjets hjemsted og dets anvendelsesområde.

Vesteuropa og videre.

Fjernt fra lokaltrafikkens vilkår var også de provinsfartøjer, der gik på de længste distancer. Svagheden ved toldregnskabsmaterialet er her, at disse skibe enten slet ikke dukkede op ved hjemstedet eller eventuelt blot kom hjem en enkelt gang i årets løb. Toldregnskaber for eet år dækker ikke særligt godt. Til gengæld fortæller skibslisterne om store skibe, som kan efterspores i andet materiale.

Dog giver toldregnskaberne fortsat god besked, når det gælder den direkte kontakt med udenlandske havne. Omfanget var her af beskeden størrelsesorden, som det fremgår af nedenstående tal.

Danske provinstolddistrikters anløb af skibe indkommet fra vesteuropæiske havne. Opgjort for 43 distrikter.

Fra	Hamborg Bremen Elben mv.		Holland		Storbri- tannien		Fran- krig		Spanien Portugal		Øvrige	
Hjemsted	ant.	kmc.	ant.	kmc.	ant.	kmc.	ant.	kmc.	ant.	kmc.	ant.	kmc.
1733												
Provinsskibe	111	377½	7	90½	-	-	-	-	-	-	-	-
Andre u.da.flag	-	-	1	22	-	-	3	77	-	-	-	-
Udenlandske	-	-	4	86	4	220	-	-	-	-	1	41
Ialt	111	337½	12	198½	4	220	3	77	-	-	1	41
1798												
Provinsskibe	22	189½	15	331	5	142½	4	124	2	70	-	-
Andre u.da.flag	-	-	1	24	1	49	2	70½	7	538½	1	35
Udenlandske	2	103½	6	144	38	2058½	-	-	-	-	-	-
Ialt	24	293	22	499	44	2250	6	194½	9	608½	1	35

De mange småskibe i 1733 kom, som tidligere berørt (side 111) ind fra »Elben« og fortoldede ved Varde - 96 på ialt 242½ læst. Fænomenet genfindes i 1769-toldregnskabet samme sted, men i 1798 var denne aktivitet i omfang stærkt formindsket. Hvad »Elben« stod for, er uafklaret.

Tilbage bliver da nogle få lidt større fra Hamborg og Bremen i såvel 1733 som 1798. Forbindelserne hertil og til Holland - herunder især Amsterdam - var et typisk træk århundredet igennem, når det gjaldt den sydlige del af den jyske vestkyst. Endvidere kom et mindre antal skibe fra Nederlandene til andre danske distrikter, men selvom tallene her er væsentlig større i 1798 end tidligere, var der dog alligevel tale om et felt af begrænset betydning.

Største udsving i ovenstående tegner gruppen »udenlandske« fra Storbritannien sig for. Der var her næsten udelukkende tale om engelske kulkibe med Newcastle som den hyppigst forekommende afgangshavn. Ganske få i 1733, men 38 i tallet i 1798, idet sidstnævnte endda er et minimumstal; der manglede 10 med uangivet læstetal, som fortoldede i Ålborg. Næsten en snes ladninger kul til Limfjordsområdet, en halv snes fortoldet i Rørvig - bestemt for Frederiksværk - men også tre til Kalundborg, et par stykker til Korsør, Køge etc. Der må være tale om en vare, som først for alvor blev bragt i anvendelse her i landet i århundredets sidste trediedel, idet der i toldregnskaberne for 1769, som ganske vist er mangelfulde, kun er fundet et par fartøjer med engelsk

afgangshavn. Endelig må det understreges, at kullene udelukkende transporteredes på engelsk eller skotsk køl.

Mest interesse knytter der sig til den lille håndfuld provinsskibe, som i 1798 angav afgangshavne i England, Frankrig og Spanien ved hjemkomsten til dansk provinshavn. Her er endelig en mulighed for at konstatere den så inderligt ønskede hjembringelse af varer direkte fra oprindelsesstedet på egen køl. I realiteten var det for de fjerneste destinationers vedkommende dog kun en foreteelse, som i 1798 i nævneværdigt omfang kunne ses i Ålborg, Randers, Odense og med et vist forbehold i Helsingør. Bedst belyst er Randers, hvor ialt 10 fartøjer på Bilag 6 er angivet ankommen fra »øvrige udland«. Fratrækker man her to hjertingskibe med stykgods fra Hamborg, to newcastlecolliers med kul samt et flensborgskib med spansk salt, bliver tilbage fem af byens egne, nemlig følgende:²⁶¹⁾

Galease »De tre Brødre«, 45½ læst, Captain Peter Witzen. Indkom i marts med salt fra S. Martin. Ved slutningen af år 1798 angivet at være på retur fra Middelhavet.

Brigantine »Marie Charlotte«, 43 læster, Captain Lauritz Calløe. Indkom fra London i ballast i april. Ved slutningen af året i Middelhavet

Galease »Karen Maria«, 30 læster, skipper Sønich Thomsen. Ind fra Setubal i juni med salt. Ved

slutningen af året angivet at være i Hamborg.

Galease »Helena Charlotte«, 27 læster, skipper Lauritz Peter Dienstmann. Indkom fra Cette i juni med vin og stykgods. Indstrandet i Norge ved slutningen af året på rejse til Middelhavet.

Galease »Neptunus«, 19 læster, skipper Poul Andersen. Kom fra Marseille i juli med vin. Hjemme ved årsskiftet.

To ladninger salt og to ladninger vin med eget skib var, hvad det blev til i 1798, selvom især de to sidste eksempler viser, at det ikke var nødvendigt med særlig store skibe, hvis man ville til Middelhavet og blive »strædsfarer«. Men et par til var ude og kom ikke hjem det år. »Marie Charlotte«, som ingen varer hjemtog, og »Karen Maria«, som overvintrede i Hamborg, viser hen på den mulighed, at sejladsen ikke nødvendigvis havde med hjembyen at gøre. Der kunne dels være tale om fragtfart mellem udenrigske destinationer, dels en deltagelse i hotedstadens fjernhandel. Omfanget af det sidste lader sig konstatere, idet det er muligt at opregne samtlige provinsskibe i de københavnske toldregnskaber for både 1733, 1769 og 1798. Blot indkom slet ingen provinsfartøjer til hovedstaden fra vesteuropa eller fjernere destinationer i 1733. I 1769 var der kun to, nemlig et ålborgskib fra Amsterdam og endnu et fra Malaga. Væsentlig flere kom til i 1798, så også på dette felt kan der konstateres en udvikling sent i perioden.

Provinsskibe indkommet til København 1798

Fra:	Nordsøen		Amsterdam		Ostende		Hamburg		Bordeaux	
Hjemsted:	ant.	kmcl	ant.	kmcl	ant.	kmcl	ant.	kmcl	ant.	kmcl
Dragør	-	-	7	265½	-	-	-	-	-	-
Helsingør	-	-	1	48	1	24	-	-	-	-
Randers	-	-	1	24	-	-	-	-	1	26½
Fanø og Sønderho	-	-	4	53½	-	-	3	30½	-	-
Føhr	-	-	1	60	1	40½	-	-	-	-
Amrum	-	-	6	125½	-	-	-	-	-	-
Øvrige	10	48	-	-	-	-	-	-	-	-
Ialt	10	48	20	576½	2	64½	3	30½	1	26½

»Øvrige« adskiller sig afgørende fra resten med hensyn til fartøjsstørrelse og optræder udelukkende i ovenstående af tekniske grunde. Den uspecificerede angivelse »Nordsøen« anvendtes for små fiskekvaser fra Svaneke og Fåborg.

De højeste læstetal ses for skibe i sejlads mellem Holland og København. Fra Amsterdam bestod ladningerne af kramvarer, papir, søm og andre industrivarer. Tilbage gik på dette tidspunkt ostindiske kat-

tuner, tobak, kaffe, sukker og indigo. Typiske kolonialvarer sendt til en noget uventet destination.²⁶²⁾ Forklaringen ligger i, at Nederlandene siden 1795 havde været afskåret fra ostindienshandel, men til gengæld fik hjælp bl.a. af skibe under dansk flag, som hjembragte varerne til København. Denne reeksport af ostindiske varer til Holland var således en følge af krigskonjunkturerne.²⁶³⁾

Alt dette understreger mere end nogensinde, at

det foreliggende talmateriale kun kan give et øjebliksbillede. Jo mere man vender sig fra indre danske farvande, des større rolle spillede de internationale konjunkturer. På grundlag af ovenstående tal kan kun siges, at i forbindelserne vestpå *kunne* provinsskibe tidvis spille en rolle på linie med de langt større flåder hjemmehørende i hovedstad, Hertugdømmer og Norge.

Vest for Kap Finisterre.

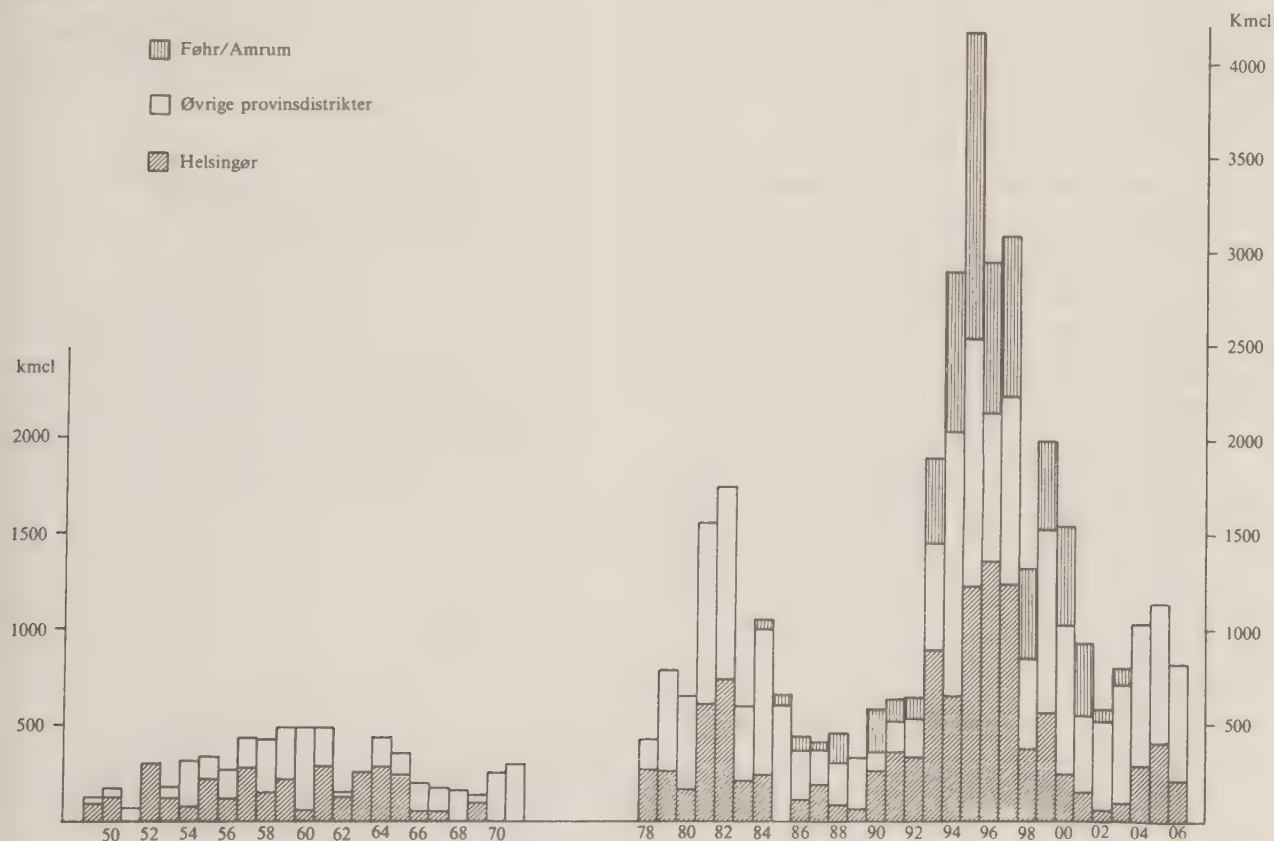
Ad ganske anden vej kan der skaffes materiale til at belyse såvel provinsskibe fart på de fjerneste destinationer som det uhyre svingende omfang, dette antog. For at sejle end til Kap Finisterre - altså vestligere end Biscayen - kræves generelt fra 1746 det såkaldte Algierske Søpas. På grundlag af de bevarede søpasprotokoller har provinsskibene kun-net sammentælles og det samlede årlige læstetal er angivet på Fig. 28, vedføjet skibenes antal. En lakune 1772-1777 giver et brud midt i perioden, og tilsyneladende var overholdelsen af den nye bestemmelse lige efter indførelsen temmelig lemfældig. Det er derfor valgt at begynde med år 1749, og det er således kun muligt grundigt at belyse perioden fra år-hundredets midte og frem.²⁶⁴⁾

Brugen af denne kilde er langt fra uden problemer. For det første er der tale om en destinationsangivelse ved påbegyndelsen af rejsen. Der er derfor ingen garanti for, at fartøjerne nåede frem. Dog har de ikke benyttede, refunderede pas kunnet udelades. Hertil kommer, at læseligheden af protokollerne ikke er lige let hele perioden igennem. Også dette er en fejkilde. Alt i alt gengiver Fig. 28 derfor kun påtænkt sejlads vest for Kap Finisterre, og dette endda med en yderligere modifikation, som det vil fremgå af det følgende.

Af Fig. 28 fremgår i første række, hvor skibene hørte hjemme. To grupper med hver sit særpræg og fra hver sit hjørne af Kongeriget skiller sig ud: Helsingør og Føhr/Amrum, der er anbragt med hver sin skravering henholdsvis forneden og foroven på søjlediagrammet. I midten alle de øvrige fra en række kongerigske tolldistrikter.

Skibene fra Føhr og Amrum er på sin vis problematiske allerede med hensyn til tilhørsforholdet. Halvdelen af Føhr og hele Amrum var ganske vist under Ribe Amt og dermed kongerigsk, men i toldmæssig henseende var alle på disse to øer fra 1765 at regne under Hertugdømmerne.²⁶⁵⁾ Fem år senere nedlagdes toldstedet ved List og samtidig flyttedes

Fig. 28.



skatteindtægter og »strandingsvæsenet« fra Ribe Stiftamt over til landfogeden på Østerlands Føhr.²⁶⁶⁾ Der var altså i allerhøjeste grad tale om marginale områder set fra et kongerigsk synspunkt, selvom man stadig i datiden af og til medregenede »Vestørernes« skibe i Kongerigets handelsflåde.²⁶⁷⁾ (Se Bilag 2, 119-120). Søpasprotokollerne giver ingen mulighed for at skelne mellem de to dele af Føhr, så samtlige skibe med denne hjemstedsangivelse er medtaget på Fig. 28.

Her ses et andet besynderligt fænomen. Fartøjerne fra disse to øer gjorde sig kun gældende i årene 1784 til 1803. Ellers ikke. Der var endvidere tale om til tider meget store skibe efter provinsforhold at dømme, og i langt de fleste tilfælde anførtes blot skipperen som reder. Dette gjaldt for ikke mindre end 110 af de ialt 136 fartøjer - også for de største. Som eksempler kan nævnes Ketel Nammens af Føhr med »Concordia« på 102¼ læst og Simon Claasen af Amrum med »Die gute Hofnung« på 111½.

Dermed er ikke sagt, at skipperne nødvendigvis var eneredere. Men kun *deres* navne anførtes, og det er i sig selv usædvanligt i sammenligning med langt de fleste øvrige anførsler i søpasprotokollerne. Man kan gisne om forklaringen på denne tyveårige episode med højdepunktet omkring midten af 90'erne, da mere end et par tusinde kommercelæster fra Føhr og Amrum var på langfart under dansk flag. Tilsyneladende har dette ikke sat sig spor i litteraturen,²⁶⁸⁾ men den sandsynligste forklaring turde være at henvise til de urolige forhold mod sydvest i tiden fra 80'erne og frem med et dermed følgende behov for muligvis at anbringe skibe under neutralt flag. Begivenhederne omkring 1801 kan have sat en stopper for denne trafik. Herfor taler iøvrigt også, at disse fartøjer relativt hyppigt udgik fra Hamborg eller Ostende og således næppe altid nogensinde kom i danske farvande. Sagen er iøvrigt ikke fulgt op.

I det diagonalt modsatte hjørne af Kongeriget, Helsingør, fandtes en flåde, hvori tilsvarende indgik en række store fartøjer. Her var der dog tale om en

permanent deltagelse på de lange distancer, og i mange henseender kan sundtoldbyen opfattes som en mindre pendant til hovedstaden.²⁶⁹⁾ Modsat tilfældet »Vestørerne« kan man her slå ned på egentlige rederbetegnelser. Commerceraad Andreas Claessen stod i periodens begyndelse for langt de fleste store helsingørskibe og var dominerende helt frem til 80'erne. Senere finder man firmabetegnelser som Lund & Chapman, Holms Enke og Co., C. Trojl et Comp. samt redernavne som Hans Bærentzen og flere af familien Classen. På den ene side forekommer det naturligt, at det netop i søfartsmæssig henseende så centralt beliggende Helsingør fungerede på linie med hovedstaden, og det kan heller ikke overraske, at det internationale milieu dér gjorde det nærliggende at anvende kaptajner med endog meget udenlandsk klingende navne: Peter Stouker Brown alias (?) Pieter Sjoukes Brouwer fra periodens begyndelse eller James Pell og Dojte Thomas fra 90'erne.

Men på den anden side genfinder man også henimod århundredskiftet fænomenet med store skibe med skipperen som eneste angivne reder. Hvad stiller man op med en William Wilson på »Pleyaden« på 120 kmcl eller Martin Georg Rohloff med »Der junge Ferdinand« på 55 læster. Sidst men ikke mindst er det påfaldende, at flåden i Helsingør reduceredes væsentligt lige omkring århundredskiftet, fuldstændig som det skete ved Amrum/Føhr. (Jfr. Bilag 2,5). Dette i modsætning til den tredje gruppe, de »almindelige« provinsskibe, som løste relativt flere pas i periodens allersidste år.

Hvordan det end måtte forholde sig med den eventuelle tilstedeværelse af spekulationstonnage af bekvemmelighedsgrunde overført til Helsingør eller til Føhr og Amrum, vil dette i det følgende blive lagt til side til fordel for en nærmere betragtning af de øvrige mere typiske provinsdistrikters skibe, som de optræder i de algierske søpasprotokoller. Hjemstederne fremgår af nedenstående opgørelser, hvor fartøjernes antal er fordelt på treårsperioder.

Provinsskibe i de algierske søpasprotokoller 1749-1806.

Hjemsted	49-51	52-54	55-57	58-60	61-63	64-66	67-69	70-71
Helsingør	5	7	10	6	8	8	3	-
Fåborg	-	-	-	7	4	2	-	-
Århus	1	3	2	1	-	-	-	-
Ålborg	1	-	4	12	2	6	6	9
Øvrige	1	-	1	2	-	-	-	-
Ialt	8	10	17	28	14	16	9	9

	78-80	81-83	84-86	87-89	90-92	93-95	96-98	99-01	02-04	05-06
Hjemsted										
Helsingør	11	23	6	6	13	39	37	14	11	11
Nyborg	-	4	1	2	2	7	4	2	4	1
Odense	-	1	-	-	-	8	4	8	1	1
Fåborg	1	4	1	1	1	6	3	1	3	2
Århus	5	6	4	-	-	3	-	2	3	6
Randers	4	6	4	3	3	35	24	25	16	10
Ålborg	9	13	10	3	3	15	11	9	11	8
Føhr og Amrum	-	-	2	4	6	48	36	28	2	-
Øvrige	3	9	10	2	2	16	10	10	4	7
Ialt	33	66	38	21	30	177	129	99	55	46

Langfart var naturligvis ikke noget nyt i 1749, heller ikke for provinsskibe. Der kan erindres om et ålborgfartøj fra midten af 1730'erne, som gik til Frankrig efter salt, (jfr. side 105) og ad anden vej vides, at f.eks. Fåborg fik en tilvækst af større skibe i 1740'erne, hvis brug er blevet kædet sammen med de gode konjunkturer under den Østrigske Arvefølgekrig.²⁷⁰⁾ Tilgængelige oplysninger om skibene ved de enkelte tolddistrikter viser da også, at der i en lang række tilfælde fandtes fartøjer på 20, 30 eller flere læster, der *kan* tænkes at være kommet vidt omkring. Men med et lille forbehold for 1740'erne, skal man næppe forestille sig en aktivitet på de fjernere distancer blot tilnærmelsesvist af samme størrelsesorden som i de sidste par årtier af det 18. århundrede.

Fig. 29 viser, hvor skibene gik hen, hvad enten der ved pasudstedelsen blev opgivet vesteuropæiske havne, destinationer i Middelhavet eller Vestindien eller blot den sørgeligt sparsomme oplysning, som forekom ret hyppigt i århundredets slutning: »Ostende og videre« eller »St. Petersborg etc.«. Udsvingene er betragtelige på Fig. 29. Stor aktivitet i årene omkring 1760, tilsvarende ganske voldsom i 1781-82 og igen nærmest dramatisk i midten af 1790'erne. Karakteristisk for højdepunkterne var en deltagelse i vestindiefart, som ellers ikke forekom i de mellemliggende år. Også middelhavsfarten ser ud til kun at have haft forbigående interesse omkring 1760, mens den senere forekom år efter år.

Fig. 29.

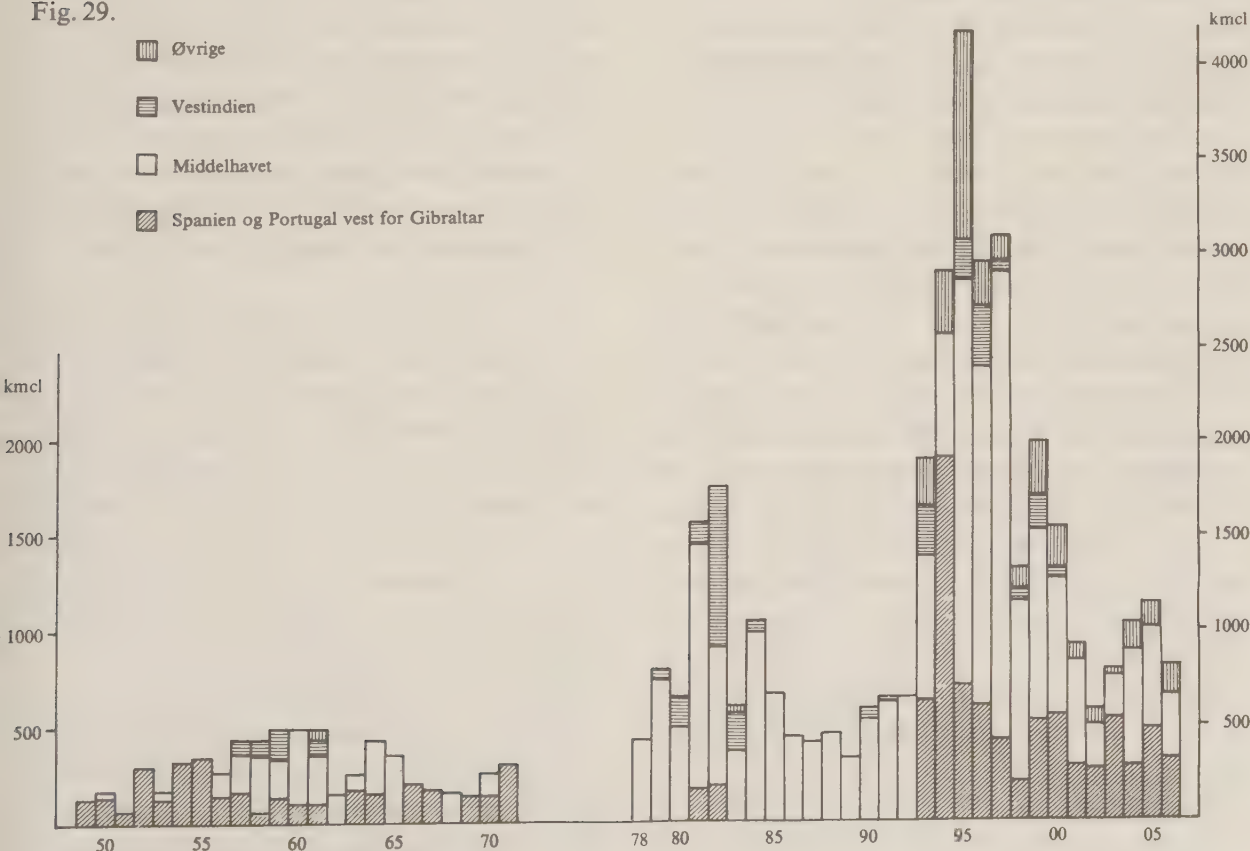


Fig. 29 viser i sit forløb god overensstemmelse med det alment fastslåede konjunkturforløb, som det formede sig for søfart under neutralt flag. Udviklingen omkring 1760 kan sættes i relation til syvårskrigen, højdepunktet i begyndelsen af 80'erne kan ikke mindre ses som en følge af den amerikanske uafhængighedskrig, mens endelig 90'ernes mange søpas kan hænge sammen med koalitionskrigene. Alt dette skal nok holde stik, men periodens sidste store opsving er blevet urimeligt drastisk på Fig. 29, som på dette punkt snyder lidt. Betingelserne for sejladsen skærpedes nemlig i 1793. Fra november dette år skulle alle, der blot ville forbi Dover og Calais eller Orkneyøerne, være forsynet med Algeirsk Søpas. Bestemmelsen blev ophævet allerede i juli 1794, men nåede at afspejle sig med betydelig virkning i tallene for 1794. Det kan af protokollerne klart ses, hvad det var for rejsemål, der på dette tidspunkt var de foretrukne. Ikke mindre end 28 af ialt 77 skibe ville i 1794 til Baskerlandet, til Bilbao og St. Sebastian, velsagtens med forsyninger til spanierne lige efter udbruddet af 1. koalitionskrig.

De enkelte tolddistrikter gjorde sig gældende med noget forskellig vægt på de lange distancer. Blandt de »almindelige« havde Ålborg længe de højeste tal for søpas for endelig sent i perioden at blive overhalet af Randers, der i slutningen af århundredet fik udviklet en søfart af ganske betragteligt omfang på linie med Helsingør med hensyn til antal skibe - randersfartøjerne var dog gennemgående væsentlig mindre. Byer som Århus og Fåborg gjorde sig i begyndelsen tidvis gældende, mens både disse og endnu et par fynske optrådte regelmæssigt i periodens senere del. Hertil kom lejlighedsvis deltagelse af fartøjer fra andre byer, først og fremmest når højkonjunkturerne toppede.

Generelt giver alt dette et indtryk af en kombination af dels en indarbejdet sejlads af relativt beskedent omfang på de lange stræk, dels en suppleren op, når efterspørgslen efter tonnage blev særlig stor - en synsvinkel, hvorunder vel iøvrigt dansk søfart og søhandel i det 18. årh. i almindelighed kan ses i international sammenhæng. Der blev da også trukket på provinsens ressourcer, når behov var. Eller sagt på en anden måde: Der blev taget nogle initiativer og nogle chancer rundt omkring, når lejligheden bød sig.

Som et eksempel på det indarbejdede sejladsmønster kan man se på rederen Truels Matzen i Ålborg. I

1761 begyndte han med at sende et fartøj på 37 læster på en tur fra Bergen til Middelhavet. Rejsen synes gennemført, for passet blev afleveret i 1762. Herefter gik et par år, indtil et nyt skib kom afsted, denne gang et på 55 læster, der gik fra Norge til Spanien. Skipperen på dette angaves at være medreder og var iøvrigt fra Fåborg - specialister i langfart hentedes ofte andre steder end i fartøjets hjemby og tituleredes efterhånden »captain«.

Fra 1766 havde Truels Matzen så godt som hvert år et skib sendt sydpå, nu det samme år for år, galeothen »Dorothea Margrethe«, bygget ca. 1764 i Sønderborg. Skipperen på den 39 læster store galeoth kan meget vel være hentet sammesteds fra at dømme efter det sønderjysk klingende navn: Niss Johannsen.

»Dorothea Margrethe« sendtes i 1766 fra Memel til Lissabon, året efter fra Pernau til Figueira og det følgende blot til Middelhavet, hvorfra fartøjet vendte hjem til Ålborg i januar 1769 med Setubal som sidste afgangshavn - det traditionelle sted at hente spansk salt. Skibet så hjemstedet endnu engang dette år, for efter at have fået udstedt et nyt pas i juni, nåede »Dorothea Margrethe« atter en tur med hjemkomst fra Setubal hen i september. Det følgende år sejledes på Portugal, men herefter bevirker hullet i rækken af søpasprotokoller, at man forhindres i at følge Truels Matzens rederivirksomhed videre frem. At det har været en givtig forretning, synes imidlertid at kunne sluttet af det faktum, at man i 1778 og 1781 møder Truels Matzens enke som reder med et nyt og lidt større fartøj i fart på Middelhavet. Skibet såvel som enken hed naturligvis stadig »Dorothea Margrethe«.

Når en person som i ovenstående eksempel omtales som skibets reder, må det understreges, at der dermed ikke nødvendigvis er sagt så forfærdelig meget om ejendomsforholdet, blot noget om, hvem der overfor myndighederne repræsenterede skibet. Rederivirksomhed i det 18. årh.'s provinskøbstæder vil der blive lejlighed til at vende tilbage til, men at flere kunne være involveret for hvert enkelt skib fremgår klart af det næste eksempel på en provinsreder, Rasmus Welling i Randers.

Denne ses første gang i søpasprotokollen for året 1792, da han fik to fartøjer sendt afsted til Middelhavet. Det følgende år kom et af disse afsted igen, men da stod hele tre navne i rubrikken: H.C. Hansen, Rasmus Hansen og Rasmus Welling. I 1794 figurere-

de sidstnævnte i eet tilfælde som den ene af fire, han var sammen med de to ovennævnte i et andet tilfælde og stod endelig alene som reder for to skibe. Der var tale om afsendelse af to fartøjer til St. Sebastian, et til Lissabon og et til Middelhavet. I de følgende år helt frem til periodens slutning finder man næsten uafbrudt Rasmus Welling som reder eller medreder for et eller flere skibe i fart på Middelhavet. Atter her et eksempel på en indarbejdet virksomhed, hvor man af og til kan følge samme skib år for år. Således den tidligere nævnte »De tre brødre«. Da den sejlede ud i 1798 angaves den først at skulle til Island, siden til Middelhavet. Fisk fra Island og salt fra sydeuropa var nogle af de muligheder, der frembød sig for provinskibene.

Rasmus Welling var også med i den fart på dansk Vestindien, som Odense og Randers var alene om blandt de »normale« provinsdistrikter. Snouen »Randers Bye« på 59 læster sendtes afsted i 1798, galeasen »Guden Aae«, 61 læster stor, kom afsted i 1799 og igen år 1800. I alle disse tre tilfælde med Rasmus Welling opført som reder. Her var der helt oplagt tale om en springen til under en højkonjunktur og disse tre provinsdistrikters andel af vestindiensfarten må siges at have været beskeden, al den stund man på grundlag af de algeirske søpasprotokoller kun kan registrere sammenlagt seks rejser for årene lige op til og med århundredskiftet.

Endnu mere karakter af det lejlighedsvis havde provinsdeltagelsen på dette felt i årene 1780-84. Her synes man mange steder at være blevet grebet af stor, men kortvarig iver. Antallet af skibe og rejser fremgår af nedenstående følgende søpasprotokollerne.

Provinskibe til Vestindien 1780-84

Hjemsted	Antal skibe	Antal rejser
Korsør	1	1
Nyborg	1	3
Fåborg	1	2
Århus	4	5
Randers	3	5
Ålborg	4	4
Ialt	14	20

Kort og hektisk, eftersom interessen hurtigt ebbede ud efter konjunkturuomslaget 1782/83. Det må nok understreges, at udstedelsen af det algeirske søpas ikke er den bedste garanti for, at rejsen overhovedet blev gennemført, endsiige for et gunstigt resultat. Først og fremmest tjener dette til at under-

strege initiativrigdommen, men også, at det for mange skibe og redere blev både første og sidste gang, de gav sig i lag med noget sådant. Således forblev det ved den ene udsejling til Vestindien for »Det Westindiske Compagni« i Århus, hvis fartøj på 62 læster havde det meget relevante navn »Selskabets Haab«.

Der må have været tale om ganske store investeringer, for det er blandt vestindienfarerne, man finder tidens største provinsskibe, normalt mellem 40 og 100 læster, med 60-70 som det typiske. Investeringerne var ikke nødvendigvis helt spildt trods de skiftende konjunkturer. I flere tilfælde genfindes de samme skibe senere i fart på Middelhavet, således også »Selskabets Haab«.

Blandt de mere atypiske kan som et kuriosum nævnes periodens mindste vestindiefarer, »De fem Brødre« af Stege, hvis reder var Johannes Jensen Hage sammesteds. Kun 19 læster stor sendtes den ikke desto mindre afsted med pas dateret i maj 1791 og hjemkom temmelig nøje et år efter. Føreren var captain Jens Henriksen Lind, som egentlig var fra København, men udstyredes med et borgerskab i Stege udstedt i juli 1791. Eftersom rederen døde umiddelbart inden fartøjets hjemvenden, kan det af skiftet ses med sikkerhed, at skibet helt og holdent var hans. Fartøj og ladning afhændedes ved auktion i København, og det hele har et lidt eventyrligt skær ad »ekspedition«. Anledningen kan blandt andet have været, at et medlem af familien Hage opholdt sig i Vestindien.

Det eventyrlige og spændende ved de farefulde sørejser så langt af led har da også fængslet samtid såvel som eftertid. Man udstyrede fartøjerne med passende navne. Jævnside de fremherskende pigenavne - fruenaavne - og de mange brødre og søstre i diverse kombinationer dukkede skibsnavne op, der kun kan tolkes som udslag af berettiget lokal stolthed. Stedets største skibe kunne, som det er set, blive kaldt »Randers Bye«, »Guden Aae« eller blot »Aarhus« eller »Corsøer«. Fra Ålborg stammede »Wendelboe«, hjemmehørende i Svendborg var »Provinssen Fyen«, mens »Bornholm« var hjemskrevet i Rønne. Sidst, men ikke mindst træffes »Håbet«, det være sig af Nyborg eller Randers, eventuelt yderligere specificeret som »Randers Haab«.

I byhistoriske arbejder spiller de driftige bysbørn med de store skibe ofte en temmelig fremtrædende rolle. Hvad der var reglen i datidens søfart har i vid udstrækning måttet vige for omtale af undtagelser-

ne. Men betydningen af de få større skibe og disses anvendelse skal næppe overvurderes. Nok kan det have givet god fortjeneste til de lokale financiers, når eller hvis galeasen »Fortuna« svarede til sit navn, og nok kan bygning af et større fartøj have haft afledede virkninger, for så vidt dette skete lokalt. Men det var langt fra altid tilfældet. Blandt de 10 største i Randers i 1798 var kun eet bygget der ved stedet, mens to endda var engelske. Tilsvarende var i Ålborg ikke et eneste af de 10 største af lokal oprindelse, mens tre kom fra det egentlige udland. Forholdet så anderledes ud på Fyn, men her var fartøjerne gennemgående mindre. Brugt tonnage fra udlandet, Norge eller Hertugdømmerne var dominerende blandt de største. At udrustning og proviantering kan have betydet en del er, hvad der bliver tilbage foruden en eventuel afsluttende gevinst.

Den interessante sejlads vest for Kap Finisterre, der er så let aflæselig i pasprotokollerne, må derfor siges at være yderst marginal i forhold til lokaltrafikken, norgesfarten og andre nærmere liggende destinationer, som i vid udstrækning besejledes med lokalt byggede skibe og med varegrupper, som havde

direkte og vedvarende betydning for den stedlige økonomi, hvad enten der var tale om indførsel eller udførsel.

Man kan derfor ikke sætte handel og søfart i provinsen i *direkte* relation til verdenskondikturerne, som det af og til er sket ved behandlingen af enkelte lokaliteters historie.²⁷¹⁾ Naturligvis må det 18 årh.'s kondikturer - på lang sigt med opadgående trend for det neutrale danske monarki - bringes ind i billedet, når provinsens handelsflådes fordobling og den dermed stigende besejlingsaktivitet er konstateret. Men det kan ikke gøres uden »mellemregninger«. Man kan blot sammenligne Fig. 4 og Fig. 28. På den ene side kan man godt finde et sammenfald for 1750'erne, men når det gælder begyndelsen af 1780'erne ses handelsflåden i provinsen at fortsætte stigningen trods kondikturumsvinget.²⁷²⁾ Og selv om man kan se en nedgang på begge kurver henimod år 1800, så steg tallene for hjemmehørende tonnage til nye højder få år efter, mens farten på de lange distancer ikke senere nåede halvfemsernes niveau. - I det afsluttende kapitel vil der blive vendt tilbage til denne problematik.

3. Del . Skipper og reder

XI. Købstadsborger og husmand til søs.

Handelsflådens størrelse og sammensætning har i første del kunnet behandles på grundlag af et landsdækkende materiale hentet fra skibslister og regnskaber. Selvom dette ikke foreligger komplet, har det dog været muligt at give en oversigt, og der har på forskellig vis kunnet beregnes totaler på et relativt solidt grundlag. Besejlingsanalysen i anden del hviler på en bearbejdelse af noget nær fuldstændigt bevarede toldregnskabsårgange og kan ligeledes med rimelighed siges at give et generelt indtryk af udviklingen ud fra en »totalforestilling«, selvom der på en række felter er gjort stikprøver og anvendt eksempler med hensyn til varekategorier og lignende. Når det gælder skippere og redere, ejendomsforholdet til skibene og de øvrige indbyrdes relationer, står et lignende udgangsmateriale ikke til rådighed.

Som det vil fremgå af det følgende, nødvendiggør kildeforholdene i tredje del af denne afhandling en gængs mosaikteknik, hvor der udelukkende gøres brug af stikprøver, af eksempler hentet blandt andet fra udvalgte lokaliteter og af »sager«, der har betydet en aflejring af interessant stof. Naturligvis vil der i de følgende afsnit og kapitler ikke alene blive anslået en række temaer, men generelle antagelser vil også blive søgt formuleret. Blot sker det ikke på samme håndfaste kvantitative grundlag som i afhandlingens to første dele.

»Alle Skippere skulle bo i Købstæder«.

En ny toldforordning aktualiserede ofte gamle problemer og rejste spørgsmål, som myndighederne måtte tage stilling til på ny. Således også i 1732, da tolder og rådmand i Odense, Chr. Nørager, indsendte en hel liste med forespørgsler. De første fire punkter var af mere teknisk art, lette at besvare, men det femte gav anledning til en del postyr.²⁷³⁾

Forholdet var, at toldforordningens artikel 22 klart fastslog, at med mindre man kom ind under undtagelsesbestemmelserne i artikel 20 - de særlige rettigheder for beboerne på en række navngivne øer samt for kyststrækningen mellem Klitmøller og Tornby - skulle skipperne ikke alene have borgerskab, men også virkelig bo i en eller anden købstad. Det gjorde de imidlertid ikke i Odense, hvor alle med

undtagelse af een havde fast bopæl udenfor byen først og fremmest i Stige i Lumby sogn over en halv mil fra købstaden. Tolder Nøragers spørgsmål var da, om han nu følgende toldforordningens påbud måtte nægte disse skippere toldsedler indtil de opfyldte artikel 22's klare ord om både borgerskab og bopæl?

Ihukommende, at tolder Nørager var identisk med rådmanden af samme navn, skal man næppe opfatte forespørgslen som udsprunget af rent toldmæssig tjenesteiver. Der lå mere bag, som det vil fremgå af det følgende. I første omgang reageredes med forsigtighed i Rentekammeret. Man henviste den ivrige odensetolder til at forelægge sit andragende for stiftamtmanden og man fandt ikke, at en så drastisk forholdsregel som at nægte toldseddel uden videre kunne komme på tale. Man tvivlede ikke på, at stiftamtmanden jo ville tilholde skipperne at tage borgerskab, mens man ikke i denne omgang berørte spørgsmålet om bopæl. Men at standse søfarten ville dog kunne betyde, at indladede varer ville kunne tage skade og blive bedærvede.²⁷⁴⁾

Nørager fortsatte da med en henvendelse til stiftamtmand Sehestedt, som derefter indhentedede udtalelser fra lavere instanser. At vedkommende amtmand over Odense m.fl. amter blev hørt, kan ikke undre, men at amtsforvalteren og regimentsskrivaren ved ryttergodset også kom ind i billedet, viser hen til den pikante omstændighed, at de fleste af disse skippere i Stige havde bygget deres huse på kronens jord, som efter 1718 var tillagt det fynske ryttergodsdistrikt.²⁷⁵⁾ Amtsforvalteren var i stand til at give en historisk udredning: De første to skippere havde i henholdsvis 1696 og 1697 fået tilladelse til på egen bekostning at opføre huse i Stige. Senere var flere kommet til. Vilkårene var, at bygningerne efter deres død skulle hjemfalde til kongen og derefter kunne bortfæstes. Omkring 1704 og igen omkring 1714 havde magistraten villet have skipperne til at flytte til købstaden, men stiftamtmandene havde støttet skipperne, som iøvrigt i krigstid havde været pålagt ekstraskatter m.v. Efter 1718 havde de skullet betale landgilde til regimentskassen.

Amtsforvalteren var så absolut positiv i sin holdning til skipperne ved fjorden, regimentsskrivaren ikke mindre. En specifikation viste, at det drejede sig

om otte skippere i Stige og nabolandsbyen Hauge, mens hertil kom en enkelt i Åsum. To havde huse med jord, resten var jordløse. Ikke alene boede der skippere, men også 10 almindelige søfarende og en forhenværende skipper kunne opregnes. En gruppe for sig dannede endelig fem søfarende i Odense Sct. Hans Landdistrikt, hvoraf to ifølge regimentsskrivelsen havde fæstet huse af »Madam, salig borgemester Blanchenborg« - en omstændighed, som næppe anførtes helt tilfældigt. Iøvrigt mente regimentsskrivelsen, at *tolderne* passende kunne flytte til ladepladsen og at det ville bevirke en anelig nedgang i regimentsskassens oppebørsler, hvis disse skippere skulle tvinges bort fra ryttergodset.

Amtmanden fungerede, så vidt det kan ses, indirekte som talerør for skipperne. Det afgørende punkt var for ham, at disse under alle omstændigheder måtte losse og lade langt fra byen og at de nødvendigvis måtte opholde sig i nærheden af fartøjerne for at holde opsyn. De havde selv med stor bekostning opført deres huse og ville blive ruineret, hvis de skulle flytte til Odense og her betale husleje, indkvarteringsudgifter og anden »borgerlig tyng« . Man kunne ganske vist ikke komme uden om den nuværende såvel som tidligere toldforordningers »allernådigste ord i Munde«, men i praksis havde man hidtil gjort en undtagelse med disse skippere.

Tolderen såvel som den øvrige magistrat havde naturligvis den modsatte holdning. Når een navngiven skipper kunne bo i selve byen, kunne de andre også. Der skulle ikke være problemer med at få andre til at overtage deres huse og endelig tilføjes standardargumentet, kendt fra enhver diskussion om købstæder og søfart: Disse skippere udenfor byen havde let adgang til toldsvig. De kunne oplosse, uden at toderen så det, og ved handel på egen hånd gå købstadsborgerne i næringen.

På papiret fik sagen en klar afgørelse. Stiftamtmanden fulgte toder og magistrat og støttede ikke amtmandens andragende om, at skipperne undtagelsesvis måtte blive boende. Rentekammeret tilsluttede sig stiftamtmand Sehestedt. Skipperne havde strikte at rette sig efter toldordonnancens 22' ende artikel.

Og så skete der - ingenting. Nok havde toder og rådmand Nørager indsendt sit andragende på et kløgtigt valgt tidspunkt. Første henvendelse afgik i maj. Rentekammerets sidste skrivelse meddeltes Odense magistrat i september og herfra kvitteredes i

oktober måned. Alt imens var de, som sagen mest af alt berørte, ude af stand til at give deres mening tilkende. Skipperne var til søs. Så først i december kunne 10 af disse indsende et bønsskrift til stiftamtmanden: »Der vi fattige i Stige boende Skippere idelig trues at vi skal flytte ind til Odense at bo . . . « - og de håbede, at man, hvis man henvendte sig til kongen, da af denne kunne opnå at måtte »bo i fred, som hidtil og andre før os«. De fik næppe svar, for i marts, da foråret stundede til, kom de med en ny henvendelse. Nu havde de i Guds navn resolveret at tage borgerskab imod til gengæld at blive fri for øvrige købstadsbyrder, eftersom de i forvejen svarede landgilde og afgift til hans majestæts kasse.

De blev alle boende. Naturligvis; for i virkeligheden havde de fat i den lange ende. Der var også købstadmæssige interesser involveret i at holde skibsfarten igang. Og Nørager havde *ikke* fået grønt lys for at nægte udstedelse af toldsedler. Men sagen var ikke dermed endeligt afsluttet.

I 1741 førtes overvejelserne omkring søfolkene ved Odense Fjord helt op på højeste plan. En ny stiftamtmand havde indtaget en lidt anden holdning til de nu henved 24 skippere, som ganske imod toldrulle og andre anordninger havde slået sig ned på begge sider af fjorden. Resultatet blev denne gang, at de, der nu engang boede der, fik lov at forblive i resten af deres levetid, men herefterdags havde nytillkomne at nedsætte sig i købstaden og denne ordning måtte iøvrigt slet ikke få konsekvenser for andre andetsteds. Således efter kongelig resolution.²⁷⁶⁾

Rentekammerets overvejelser ved denne lejlighed er ikke uden interesse. Det var stadig umuligt at komme uden om love og forordninger. Ikke mindst fordi *Loven*, i.e. Christian V's Lov, så klart talte om borgerskab og om at holde hus og ildsted i byen.²⁷⁷⁾ Men, af humane grunde, og fordi skipperne i realiteten havde vist sig villige til at betale både til regimentsskassen samtidig med, at de i et vist omfang bidrog til købstaden. Ja, da måtte man lade Nåde gå for Ret.

Hermed understregedes endnu engang sagens kerne, som var af økonomisk art. Før man får for ondt af de »ideligt truede« skippere - og det gør man gerne udfra en god traditionel liberalistisk holdning til det 18 årh.'s næringslovgivning - må man gøre sig klart, at problemet først og fremmest var af skattemæssig art. Derfor klæredes dets løsning ved et passende kompromis med betaling flere steder, omend

som klart erkendt, fuldstændig i modstrid med samtlige love og anordninger.²⁷⁸⁾

Følger man forholdene omkring Odense frem til periodens slutning, kan det konstateres, at de fleste ved salget af ryttergodset i slutningen af 1760'erne blev selvejere, og derefter vanskeligere end nogensinde kunne overtydes om det fornuftige i at flytte til byen.²⁷⁹⁾ Eftersporer man 1798-skibslistens skipperne, viser 26 af ialt 29 sig ifølge folketællingerne 1787 og 1801 at være bosat i Stige, Hauge, Skibhusene, Seden, Munkebo og Dræby, mens kun to havde bopæl i købstaden Odense, heraf den ene dog *udenfor* Nørreport. Den 29'ende og sidste har ikke kunnet findes.

Endvidere kan det ses, at et par i slutningen af århundredet samtidig ejede egentlige gårde, flere havde huse med jord, selvom de fleste stadig faldt i gruppen »jordløst hus«, hvad enten dette var fæstet eller ejedes af skipperen selv. For størsteparten dækker betegnelsen »husmænd til søs« derfor overmåde godt.

Kravet om borgerskab efterlevedes fortsat ikke. Af en skibsliste fra 1801 med 26 skippersnavne fremgår, at vel havde 18 borgerskab i Odense, to klarede sig med et taget i København, en enkelt var borger i Bergen omend fortsat med bopæl i Stige, mens hele fem bosat sammesteds, i Skibshusene og i Seden udtrykkeligt angaves at mangle dette stykke papir. Rent teknisk kan ansvaret for denne mangel placeres hos den lokale tolder. Det var ham, der skulle kontrollere tilstedeværelsen af et borgerbrev. Dette skulle imidlertid ikke anføres i toldregnskaberne, hvori kun målbrevet nævntes, og revisionen havde derfor ingen kontrolmulighed. Nørraggers efterfølgere var næppe så strikse som han.

Beretningen om de stædige skippere i Stige kan naturligvis ikke uden videre tages som et generelt udtryk for tilstandene i det 18 århundrede, selvom der her utvivlsomt er tale om et godt eksempel på den »humane« kompromissøgende enevældes praksis. Odense kan med hensyn til de særprægede besejlingsforhold siges at være atypisk. Men ser man nærmere efter, kan der andre steder findes paralleller. Det giver anledning til at gå nærmere ind på forholdene omkring borgerskab og bopæl.

Borgerskab eller permission fra Admiralitetet.

Lokaliteter med »øboretigheder« var som de eneste fritaget for borgerskabserhvervelsen. Blot med-

førte det den udtrykkelige begrænsning af aktiviteterne, at der kun måtte være tale om transport og salg af egne produkter *til* og hjemtagning af varer *fra* købstæder. Hvis man ville drive fragtfart mellem andre distrikter, skulle skipperen være udstyret med et borgerbrev, en regel, det naturligvis var vanskeligt at få overholdt. I 1733 blev det indskærpet svendborgtolderen, at »Sejlende på Tåsinge«, der tog fragt fra Svendborg, skulle være borgere. Samtidig understregedes det, at skippersønner og andre fra Svendborg, der førte byens fartøjer, også skulle have formaliteterne i orden. Heller ikke på dette punkt fulgtes bestemmelserne i praksis, som det følgende eksempel vil vise.²⁸⁰⁾

Niels Andersen, skipper i Svendborg, døde netop i efteråret 1733 fra både »den store galeoth kaldet Maria« og den mindre jagt »Hiorten«. Ved boopgørelsen måtte man vente på de to fraværende sønner, Niels og Anders, der med hvert sit af disse fartøjer var på årets sidste tur til København. Først da de var kommet hjem og kunne afregne, var det muligt at skaffe det endelige overblik over aktiver og passiver.

Skiftets behandling indledtes den 28. november. Jagten »Hiorten« på 5 kmcl er tidligere nævnt - side 90 - den hjemkom lige inden jul med sin sædvanlige skipper, Poul Nielsen, andetsteds udtrykkelig betegnet sætteskipper, hvilket ikke udelukker, at afdødes 19-årige søn, Anders, også var med. Mere opsigtsvækkende var afdødes egen hjemkomst den 3. december, al den stund begravelsen i Sct. Nicolajs kirkebog er optegnet at have fundet sted allerede den 15. november!

Også i de følgende to år dukkede Niels Andersen posthumt op i byens acciseregnskaber med den 13 læster store galeoth, som ikke er til at tage fejl af.²⁸¹⁾ Sønnen Niels var 22 år og må have været en af de skippersønner, Rentekammeret i sin indskærpelse til svendborgtolderen havde sigtet til. Det kan ikke bevises, at han *ikke* havde borgerskab, men det faktum, at sejladsen fortsattes på faderens navn, tyder unægtelig på det modsatte. Og samtidig får man understreget, at en påmindelse om overholdelse af gældende regler sendt ved forårstide let kunne være gået i glemmebogen allerede samme efterår. Afgørende var vel i dette som i andre tilfælde, at målbrevet lød på Niels Andersen, og man har i en lidt usædvanlig situation valgt at se bort fra formalia, når sønnen fortsatte den nødvendige sejlads.

Visse steder blev en praksis stridende mod lovens

ånd og bogstav endda godkendt fra allerhøjeste sted. På den ene side indskærpedes i 1733, at langlandske varer vel måtte sejles til købstæder i beboernes egne fartøjer, men ønskede de at gå i fragt for andre, måtte de, som tåsingeboerne, tage borgerskab. Ikke nok med det. For Langlands vedkommende var man strengere ifølge en skrivelse senere samme år, hvorefter de også skulle flytte til øens købstad, Rudkøbing. Men allerede en uge senere forlød det, at *Grevskabets* bønder både måtte eksportere til fremmede steder samt hente varer derfra, hvad så absolut var et privilegium langt udover sædvanlige øboretigheder.²⁸²⁾ Fænomenet med fæstere, som i ly af deres »proprietaryers« privilegier kunne sejle som de lystede, er tidligere truffet - side 99 - og er endnu et eksempel på forskellen mellem, hvad man umiddelbart skulle vente efter Lovens ord og virkeligheden som den formede sig, når andre privilegier stadig opretholdtes.

Allerede på det foreliggende grundlag forekommer det muligt at konkludere, at borgerskabsforpligtelsen har det i det 18 årh. i realiteten været muligt i vid udstrækning at smyge sig udenom, hvad enten man boede i eller udenfor en købstad og der på en eller anden måde kunne gøres særlige omstændigheder gældende. Dette bekræftes da også sent i århundredet, da man måtte tage stilling til forholdene, som de havde udviklet sig på Mandø, Fanø og i Sønderho.

Stiftamtmanden i Ribe kunne i 1785 indberette, at disse øboere faktisk ikke var berettigede til den fragtfart, som de nu drev. Man kunne henvise til ældre bestemmelser om ret til eksport af egne fiskevarer, men siden var der sket det, at man med toldernes stiltiende samtykke og ganske udenom toldanordningerne var kommet ind på uindskrænket fragtfart og sejlads. Dette, som var imod såvel toldruller som købstadsprivilegier, var naturligvis til gene for de nærliggende købstæder, især ved den »snighandel«, der var anledning til. Men, fremhævede stiftamtmanden, øernes befolkning var taget til i antal i kraft af denne fri udfoldelse til søs, og man ville der på øerne næppe kunne ernære sig uden.

Resultatet var da, at Kommercekollegiet, som havde sagen til overvejelse, fandt at der ikke var andet at gøre end at lade fanniker, sønderhøninger og mandøboere fortsætte som hidtil. Blot måtte man tage forholdsregler, som gjorde denne frihed så lidt skadelig som mulig for købstæderne og det almene

vel. Tankerne gik herefter i retning af en særlig næringsskat, som det allerede er set i Odenses tilfælde, og som det iøvrigt længe havde været praktiseret med sandskuderne ved den nordlige del af den jyske vestkyst. Øboere, som ernærede sig af skibsfart, måtte pålægges at deltage i »borgerlige Tyngder og Pålæg« på linie med den nærmeste bys borgere. Sidst, men ikke mindst, skulle skipperne naturligvis skaffe sig et borgerskab i en købstad.²⁸³⁾

Hvordan det videre gik med næringsskatten, er ikke fulgt op. Ovenstående er først og fremmest refereret for de principielle overvejelser, som sagen gav anledning til. Dels betoningen af det skattemæssige aspekt, dels fastholdelsen af, at borgerskab skulle erhverves, hvis man gik videre end til den helt snævre borttransport og handel med egne produkter. Kravet om borgerskab stod udtrykkeligt anført i toldforordningerne indtil 1797 og tilsyneladende holdt man i princippet fanen højt. Men kun tilsyneladende.

Hvis man erindrer sig, hvad tidligere er anført om befolkningen ved den jyske vestkyst og traditionen for dér at gå i fremmed tjeneste til søs, vil man hurtigt finde en del af forklaringen på den lemfældige behandling i 1785.²⁸⁴⁾ Man kan se de stadigt fastholdte krav om borgerskabs tagelse som verbal tilslutning til eengang vedtagne normer og grundsætninger, formuleret i Loven og forordninger. Men i praksis havde landets myndigheder selv skabt et smuthul ad helt andre veje - omend det er svært at vurdere, hvor længe og hvor meget dette havde været brugt.

Det var igen en tjenstivrig eller krakilsk tolder, der skabte opmærksomhed om noget, man sikkert hellere havde set, han havde ladet ligge. Det var atter en fynbo, denne gang i Svendborg. Til Admiralitetet indkom i 1782 en melding fra enrolleringschefen for Fyn, at toldereren i Svendborg nægtede at ekspedere en sætteskipper, fordi han ikke havde noget borgerbrev. I sin følgende henvendelse til Generaltoldkammeret fremkom Admiralitetet med den højst interessante forklaring, at man ofte tidligere, når der skulle udrustes orlogsskibe eller der af andre grunde havde været brug for mange søfolk, havde tilladt folk »som sætteskipper« at føre eget eller anden mands fartøj på det vilkår, at de *ikke vandt borgerskab*. Omtalte sætteskipper i Svendborg havde haft enrolleringschefens tilladelse til sejlads, noget man i »meget enkelte tilfælde« bevilgede. Ingen havde tidligere,

før nu, gjort indvendinger, men ville nogen tolder vægre sig på samme måde som ham i Svendborg, udbad Admiralitetet sig Generaltoldkammerets hjælp til at få en sådan vægren forebygget for fremtiden. Og det havde Generaltoldkammeret ikke noget imod.²⁸⁵⁾

Bag dette ligger naturligvis en udpræget interesse for at holde på skippere og andre søfolk, som det med ganske overdådig sprogbrug findes udtrykt i enrolleringsforordningen af 1704 og i vid udstrækning gentaget i 1770.

De kære undersætter, som boede *såvel* i købstæderne som på landet, langs kysterne og fjordene og på øerne, havde ifølge disse forordninger i allerhøjeste grad majestætens bevågenhed. De, der lod sig enrollere, optegne i søenrolleringschefernes ruller, fik eneret på al søfart og skulle være fritaget for personelle skatter samt have godtgjort consumtionsafgifterne. Ingen søenrolleret måtte få borgerskab førend han havde stået i hovedrullen i mindst 10 år. Undtagelser fra denne regel skulle der »meget antagelige grunde til«.²⁸⁶⁾

Sagens kerne er da den i forhold til købstadsprivilegierne helt modsatrettede interesse, man af hensyn til flådens bemanning kan konstatere hos Admiralitetet. Et borgerskab betød automatisk overflyttelse fra hovedrulle til ekstrarulle og dermed var pågældende person under normale omstændigheder fritaget fra udskrivning til tjeneste på orlogsflåden. Søenrolleringen kunne kun være interesseret i så mange ikke-borgere langs kyster og på øer - sølimitter - som overhovedet muligt. Og man havde altså ganske på tværs af love og forordninger på egen hånd indladt sig på en dispensationsordning. Dette indrømmes blankt, da man ved denne lejlighed søgte og fik proceduren legaliseret. Tidspunktet var gunstigt for Admiralitetet, for i 1782 var man midt i århundredets mest hektiske højkonjunktur og der var brug for alle de søfolk, som sejle ville. I sin forestilling anførte man, at vel kunne toldereren i Svendborg ifølge toldrullens velkendte formulering have ret. Men tiden og omstændighederne talte for noget andet, og det resolveredes da, at sætteskipperne skulle toldekspederes, når de kunne forevise distriktenrolleringschefens tilladelse.²⁸⁷⁾

I første omgang gjaldt dette på papiret kun indtil 1784, da den generelle bestemmelse ophævedes under fornyet indskærpelse af borgerskabs nødvendighed for skippere.²⁸⁸⁾ Men Admiralitetet må i al stil-

hed have fortsat sin dispensationspraksis og/eller toldbetjentene har normalt været villige til at se igennem fingre med påbud af denne art. Formelt blev en permanent sætteskipperordning først indført i 1803,²⁸⁹⁾ men dette kan kun forstås som endnu et tilfælde af senere legalisering. Ellers er det umuligt at forklare sig bemærkningen på f.eks. skibslisten fra Fåborg anno 1801, da ikke mindre end en trediedel af 24 skippere udtrykkeligt står anført ikke med en borgerskabsangivelse, som rubrikken fordrede, men med ordene »Med Admiralitetets permission«.

Denne permission blev stadig givet. Beviset for dette finder man i tilfældet Peder Lucht, degnesøn fra Taulov, som Jens Gieding i Middelfart ønskede skulle føre hans 17½ læst store galease. Peder Lucht fik tilladelsen ved Admiralitetets egen bestemmelse i januar 1797 imod indtil videre at blive stående i hovedrullen som matros.²⁹⁰⁾ - I denne udvikling i slutningen af det 18 årh. finder man iøvrigt forklaringen på selve ordet sætteskipper efterhånden ændrede betydning. Oprindelig en mand »sat« i stedet, en erstatning for den egentlige skipper, som velsagtens var underforstået tillige helt eller delvist at være ejer af fartøjet. Siden en rent teknisk term for skipperne uden store eksaminer, men med ret til at føre fartøjer af begrænset størrelse og geografisk til sejlads indenfor visse fastsatte grænser.

Som følge af ovenstående kan det derfor ikke undre, at man ikke alene vil lede forgæves efter mange skippere i det 18 årh.'s borgerskabsprotokoller, men disse kunne også af og til få en noget pludselig tilgang af nyttilkomne, der i realiteten havde været i funktion i længere tid. Atter er Odense et sigende omend ekstremt tilfælde. Fra 1707 til 1807 er noteret ialt 139 skipperborgerskaber, som imidlertid fordeles sig overordentligt skævt i perioden afhængigt af myndighedernes større eller mindre strenge kurs.

Borgerskab som skipper i Odense 1707-1807.

1707-15	5
1716	12
1717-32	2
1733	14
1734-56, typisk 1-4 årligt, ialt 28	
1757-65	ingen
1766	10
1767-73, spredt over perioden ialt 20	
1774-77	ingen
1778-1802, typisk 1-4 årligt, ialt 39	
1803	8
1804-07	1

En hel generation skippere ved Odense Fjord fik i 1716 pålagt at tage borgerskab og dette gentog sig, som ovenfor skildret, i 1733. I den resterende del af perioden skiller især 1766 sig ud. Samtlige 10 erhvervede borgerskab i februar måned på et tidspunkt, da der var nogen opmærksomhed rettet netop mod dette tolddistrikt. Det forgangne år var tolder Lindam nemlig kommet galt afsted i forbindelse med en ladning vin indkommen fra Bordeaux. Mens sagen rullede og inden den nye tolder dukkede op - han kom i august - kan mange have følt trang til at have deres papirer i pinlig orden.²⁹¹⁾

Det er derfor administrative forhold og ikke økonomiske konjunkturer, der afspejler sig i ovenstående tal. Og når der ved slutningen af århundredet blev spurgt direkte om borgerskab, blev mangan skipper svar skyldig. I Odense havde, som nævnt, 5 af 26 i 1801 intet borgerbrev. Skibslisten fra Fåborg fra samme tid angav udtrykkeligt, at en trediedel manglede dette papir. For Svendborgs vedkommende gjaldt det ikke færre end 37 af 56 - noget nær $\frac{2}{3}$. Og vender man sig til den sydlige del af den jyske vestkyst, har listerne kun en bemærkning om borgerskab ved 15 af ialt 187 skippere, de fleste fra Fanø og Sønderho. De femten havde erhvervet det i Varde, Ribe og Ringkøbing.²⁹²⁾

Naturligvis var der en vis sammenhæng mellem skibsstørrelse og skipperens eventuelle borgerskabs-erhvervelse. De største fartøjer i egentlig udenrigsfart kom ikke afsted uden et væld af papirer, herunder et borgerbrev til skipperen. »Provinscaptainen« var normalt borger. Men for fartøjer beskæftiget indenfor kongens riger og lande var det langt fra normen, at skipperen havde et borgerskab.

Hundrede skippers bopæl 1733 og 1798.

Alene problemerne omkring de manglende borgerskaber peger hen på det forhold, at provinssøfarten i det 18. årh. kun til en vis grad kan henregnes til byerhvervene. Dette bliver ikke mindre klart, hvis man stikprøvevis undersøger, hvor skipperne almindeligvis boede. Endvidere vil det i det følgende blive søgt påvist, at der det 18. årh. igennem blev færre med en reel tilknytning til købstæderne, noget der iøvrigt allerede turde fremgå af skibenes ændrede hjemhørsforhold, som det blev vist i kapitel III. Væksten i handelsflåden i Dragør og på Fanø betød i sig selv en større vægt for søfartssamfund, der nok

dannede bymæssige bebyggelser, men som hverken var eller blev købstæder.

Til nøjere undersøgelse af bopælen er udtaget en stikprøve på 100 skippere i aktiv sejlads henholdsvis i 1733 og 1798. Disse 2×100 skippere er tilfældigt udvalgt af toldregnskabsmaterialet blandt de henholdsvis knap 7500 og godt 11500 registrerede klare-ringer for disse to år.²⁹³⁾ Der er kun tale om skibe angiveligt med et tilhørsforhold til provinsen og for ikke at risikere for store skævheder i kraft af manglende regnskabsprotokoller, er udvælgelsen af skipper/skib blevet styret således, at der såvel antalsmæssigt som med hensyn til samlet læstetal skulle blive en regional fordeling nogenlunde svarende til den samlede handelsflådes henholdsvis i 1733 og 1798, som opgjort i kapitel III, Fig. 5.²⁹⁴⁾

Herefter er de pågældende skippere blevet eftersporet med udgangspunkt i hjemstedsoplysningen. Denne bopælsbestemmelse indeholdt en del problemer og det var ikke altid muligt at komme til vejs ende. Lettest skulle det umiddelbart være for 1798-årgangens vedkommende, idet man her ikke alene kan støtte sig på 1801-folketællingen, men også på den foregående fra 1787 og ikke mindst på sørullerne, som med oplysninger om bopæl, alder og fødested generelt foreligger fra 1802 og frem. Ikke så få skippere er det først lykkedes at finde frem til via kirkebøger, skifteprotokoller eller borgerskabsprotokoller. Dette skyldes blandt andet, at der i en population på 100 nødvendigvis må forekomme ikke så få dødsfald og flytninger selv indenfor en kortere årrække.

Hvad 1733-årgangen angår, har kildematerialet været endnu mere forskelligartet. Kirkebøger, skifter og borgerskabsprotokoller foreligger ikke altid, men har normalt været udgangspunktet. Stiftsrelationerne har for visse lokaliteter givet en række personoplysninger, for andre findes mere tilfældigt bevarede søruller og endvidere har skattemandtallerne for 1743 kunnet bringes i anvendelse.²⁹⁵⁾ Alt i alt har der været rig lejlighed til at gøre brug af arkivernes righoldige samlinger af hjælpemidler til personalhistoriske undersøgelser.²⁹⁶⁾

Kriteriet for en sikker bopælsbestemmelse volder ingen vanskelighed, når skipperen med sin samlede husstand umiddelbart kan genfindes i 1801-folketællingen eller når vielse, barnefødsler og eventuelle dødsfald med efterfølgende skifte fandt sted på samme lokalitet i årene før og efter 1733. Så

heldig er man imidlertid langt fra altid. Mange krogveje har skullet benyttes og endda ikke altid med det ønskede resultat.

Eksempelvis har det været umuligt at finde skipper Hans Nielsen af Sakskøbing. En skipper af dette navn fik ganske vist borgerskab i denne by i 1801, men dermed er intet sagt om bopælen. Han kan af skibslister ses at have været i fart både 1798 og 1801, og sørullerne giver om *andre* den oplysning, at de i 1802 sejlede med Hans Nielsen fra Sakskøbing. Men i folketællingen for denne by er han ikke. Derimod kan man finde flere sølimitter af det navn på Femø, på Hasselø og ved Oreby. Men ingen af disse har med sikkerhed kunnet bevises at være identiske med skipperen fra Sakskøbing tolddistrikt.

Et problem af denne art vil sagtens kunne løses ved en tilstrækkelig stor arbejdsindsats - eller ved et tilfælde. Umiddelbart kunne man mistro folketællingsmaterialet og gisne om mangler i dette. Men det vil være urimeligt. Sandsynligheden er størst for, at han faktisk kom fra et landdistrikt. Men i nedenstående tal er Hans Nielsen kommet blandt uoplyste, idet arbejdet med personeftersøgning *ikke* er fortsat helt ud i det absurde.

100 skipper:	1733	1798
Bopæl i købstad	59	40
Bopæl i landdistrikt	15	28
Dragør/Fanø	14	21
Ikke-kongerigske	-	2
Uoplyste	12	9
Ialt	100	100

Grupperne købstad og landdistrikt giver sig selv. Derudover er skippersamfundene Dragør og Fanø udtaget i en gruppe for sig. De ikke-kongerigske findes kun i 1798 og består dels af en ung skipper med bopæl i Ærøskøbing, men i sejlads med et stubekøbingfartøj, dels en vis skipper Christen Truslew, bror til en kendt kobberstikker, som i 1798 vikarierede for en kollega i sin fødeby Løkken. Christen Truslew var året før blevet gift og havde stiftet familie i Arendal.²⁹⁷⁾

Det kan naturligvis undre, at antallet af uoplyste er så relativt lille for 1733 i sammenligning med 1798, kildeforholdene taget i betragtning. Forklaringen er, at det er lettere at finde købstadsskipper end skipper fra landsogne, hvor mulighederne kan være så mange. Og der *var* faktisk relativt flere i købstæderne i 1733, hvorved skulle være bekræftet den antagelse, at tilknytningen til byerne blev min-

dre udpræget i tiden mellem 1733 og 1798. De uoplyste kan for en stor dels vedkommende netop tænkes at være bosat andetsteds og derfor være svære at opspore.

En enkelt reservation må dog gøres med hensyn til det absolutte forhold mellem land og by. Som stikprøven er udtaget, har de hyppigst ankommande fartøjer haft størst chance for at komme med. Det vil sige, at man må regne med en overrepræsentation af f.eks. københavnerfarere i forhold til skibe, der gik nordpå. Såfremt norgesfarere i højere grad var beemandet med købstadsskipper end høkerbøtterne, der sejlede på hovedstaden, vil det betyde, at førstnævnte er underrepræsenteret i tallene ovenfor. Blot gælder dette for både 1733 og 1798, idet der stort set vil være samme skævhed for begge stikprøver; den forholdsvise hyppighed af sejladsen på de to destinationer ændredes ikke så meget.²⁹⁸⁾ Endvidere må fremgangsmåden betyde, at egentlige langfarere er svagt repræsenteret og på dette felt må forudsætningerne til gengæld siges at være ændrede. Betydningen af dette er dog til at overse. Det kan skyldes held, men der *er* faktisk kommet et par rigtige »provinscaptainer« med i 1798-populationen.

Trods disse reservationer kan følgende derfor slås fast: For det første, at der var mange skipper med bopæl udenfor købstæderne allerede i 1733. Og for det andet, at tendensen helt oplagt gik imod relativt færre købstadsskipper; dels ses en stærkere repræsentation af folk fra de højt specialiserede søfartsamfund i Dragør og på Fanø, dels kom en øget andel fra landdistrikter iøvrigt. Selvom man antog, at samtlige uoplyste kom fra landsogne, ville dette billede ikke forrykkes.

Egentlig kan man med rette hævde, at områder, landsbyer og fiskerlejer, der rummede en høj koncentration af søfarende, burde sættes på linie med Fanø og Dragør. Følges dette op ved at placere Hornbæk, Rørvig, Nyord ved Møn, Fejø, Troense, Thurø, Stige og Skibshusene, Læsø, Vigsø, Klitmøller og Løkken sammen med disse fås følgende fordeling:

100 skipper:	1733	1798
Bopæl i købstad	59	40
Søfartsområder udenf.	18	33
Øvrige fra landdistr.	11	16
Ikke-kongerigske	-	2
Uoplyste	12	9
Ialt	100	100

Resultatet bliver da som ventet en tendens til stærkest fremgang for områder udenfor de egentlige byer, lokaliteter som enten havde eller i løbet af århundredet fik et markant maritimt præg.

Hvad der skete var, at mens de fleste byerhverv fik tilskud af udøvere i kraft af den velkendte nettotilvandring fra land til by, kom der for søfartserhvervet en alternativ udvikling, som betød, at dets udøvere i stigende grad blot blev boende - ved vandet, men udenfor byen.

Mandskabets rekruttering.

Når det gælder den øvrige bemanning af skibene, ser det ud til, at købstæderne næppe på noget tidspunkt rummede tilstrækkeligt med søfolk til selv købstadsskippernes egne fartøjer. Der blev efter alt at dømme langt tilbage i tiden trukket på befolkningen i de områder, der grænsede op til vandet - sølimitterne. Det er kun glimtvis muligt at få et sikkert indtryk af, hvorfra mandskabet bortset fra skipperne rekrutteredes. Først fra slutningen af det 18. årh. foreligger et fyldigt omend ikke særligt repræsentativt materiale. Oplysninger om mandskabet på et par svendborgfartøjer fra 1732 kan dog anføres.²⁹⁹⁾

Niels Andersen Albierg, skipper og visselig købstadsborger, bemandede ifølge eget udsagn sin jagt med to mand fra Thurø. Navnebroderen Niels Andersen, der ligeledes med sikkerhed vides at have boet i købstaden, havde på sin store galeoth to mand og en dreng. Af disse var en borger »her af byen«, men de andre var fra Tåsinge. Skipper Niels West sejlede med to langelændere, en tåsingbo og en dreng fra Hesselager gods. Og endnu nogle lignende eksempler kunne nævnes. De mange skippere udenfor købstaden i svendborgområdet senere i århundredet havde som forgængere en mængde matroser og drenge på byens skibe.

Sent i århundredet, da en samling bevarede skibsbemandsingslister giver mere sikre holdepunkter for slutninger, ser det ud til, at det endda for de større skibes vedkommende slet ikke var muligt at rekruttere tilstrækkeligt med søfolk indenfor landets egne grænser. Elleve jagter og galeaser fra Dragør havde i 1798 mandskab med følgende sammensætning, skipperen fraregnet:³⁰⁰⁾

Ganske vist var halvdelen af styrmændene fra Dragør, mens de øvrige var hentet indenfor monarkiets grænser. Derimod var mere end halvdelen af

matroserne fra Skåne og skibsdrengene hentedes sammesteds fra samt fra Bornholm.

Reders bopæl i svendborgområdet.

	Selvejer		Anden person		Ialt
	u. 10	10-	u. 10	10-	
Svendborg	5	-	16	5	26
Tåsinge	6	3	-	2	11
Thurø	1	3	-	-	4
Skårupøre	1	-	-	-	1
Uoplyst	1	1	2	-	4
Ialt	14	7	18	7	46

Mod ovenstående kan indvendes, at der var tale om relativt store fartøjer - af de 11 fra Dragør gik flere i udenrigsfart - og derfor kan det internationale islæt i besætningen have sin naturlige forklaring. Det ser da også ud til at kunne bekræftes, at jo større fartøj, des mere blandet besætning, jo mindre, des større chance for en rent lokal rekruttering. Et par helt store fra Helsingør havde matroser, hvis oprindelsessted vekslede fra Marstrand til Amerika med Memel og andre østersøbyer som det almindeligste, hvortil naturligvis kom nogle skåninger. Omvendt havde de få eksempler på fartøjer af mere gængs provinsstørrelse langt flere hjemmefra. Jagten »De tvende Forenede« af Køge, 10 læster stor, havde to matroser fra Korsør, mens »Haabet« af Holbæk på 12 læster havde en fra Rørvig og en fra Skåne.

Kommer man endelig helt ned i fartøjsstørrelse, dominerede de lokale og fremfor alt familiemedlemmer. Det sidste kan belægges med talrige eksempler. En notits fra Svendborg anno 1732 lød således:

I min Mands Marchus Jacobsens fraværelse følger til Efterretning, det vi haver Een Jagt gtig 9 læster. Til den at føre min Mand selv, Matros Henning Nielsen. Og vores Søn Henning Marchussen Kirsten Marchus Jacobsens«.

At skippersønner begyndte som skibsdrenge hos faderen var såre almindeligt og at de senere i vid udstrækning kom til at føre familiens fartøj - ofte før de behørigte papirer forelå - skulle der i det foregående være givet gode eksempler på. Det forekommer troligt, at hokerbøtter og norgesfarere århundredet igennem havde besætning overvejende af lokal dansk eller norsk oprindelse.

Men det er alligevel væsentligt at konstatere, at skibsbemandsingslister for en række fartøjer i størrel-

sesgruppen 20-30 læster fra Svendborg, Odense, Randers og Ålborg alle havde et fremmed islæt. - Ene af alle synes de bornholmske »store« fartøjer at have sejlet udelukkende med lokalt mandskab. Ganske vist kunne man indvende, at danske søfolk på udenlandske skibe og udlændinge på danske kunne tænkes at opveje hinanden i antal. Men især de mange skåninger tyder på et nettobehov for søfolk til den handelsflåde, som også i provinsen voksede stærkt henimod århundredets slutning. Samtidig bi-

drager dette til at forklare den store lemfældighed, som myndighederne til enhver tid var rede til at udvise på tværs af love og forordninger. Mange søfolk til handelsflåden og mange til orlogsflåden var ønskemål, som kunne motivere en politisk praksis, der i ikke ringe grad adskilte sig fra ellers vedtagne normer og idealer og blandt andet, hvad søfarten angik, ganske underminerede en del af næringslovgivningen. Skippere boede derfor ikke nødvendigvis i købstæder og det øvrige mandskab end mindre.

XII. Selvejer og partreder.

Det naturlige udgangspunkt for belysning af ejerforhold er de mange skibslisters oplysninger om, hvem fartøjerne tilhørte. Imidlertid blev denne rubrik langt fra altid medtaget og selvom der foreligger rederangivelse for hvert eneste skib på listen, og selv om denne i og for sig er korrekt, vil der ofte kun være tale om en delvis belysning af ejendomsforholdet. På intet tidspunkt blev der krævet andet og mere end »hovedrederens« navn. Det er derfor kun undtagelsesvist, at der på skibslisterne er givet fuldstændig besked både om skibe i enkeltmandseje og fartøjer fordelt på parter. Af andre kilder ses nemlig, at skipperen godt kunne have part i fartøjet, uden at det er bemærket på listen, og hovedreder kunne i praksis betyde alt lige fra enereder til indehaver af en mindre del. Men en kontrol på basis af andet materiale viser også, at toldbetjente og magistratspersoner, som udarbejdede lister, normalt vidste udmærket besked om, hvem der ejede hvad. Almindeligvis videregav de sandheden, omend altså ikke den hele sandhed. Naturligvis forekommer der tilfælde af sjusk og et enkelt eksempel på en unøjagtig anførsel er allerede nævnt: Niels Ring af Svendborg stod som reder, selvom det i virkeligheden var moderen, enke i uskiftet bo, der juridisk set var den rette ejer. (jfr. s. 150).

Andet materiale kan for årene efter 1726 hentes i de målebrevskopier og de kasserede målebreve, som arkiveredes hos skibsmåleren i Rentekammeret.³⁰¹⁾ Knap 250 sæt oplysninger for skibe af alle størrelser fra alle dele af Kongeriget udenfor København stammer herfra. De fleste daterer sig til slutningen af 20'erne og begyndelsen af 30'erne - et resultat af den »lille skibsmålingsreform« i 1726, (se s. 45) - enkelte

er senere, de yngste fra 1741. I langt de fleste tilfælde fås her nøjagtig besked om partredere, eller at denne eller hin person stod som enereder.

En værdifuld viden kan for hele perioden hentes i skøde- og panteprotokollerne. Som tidligere nævnt, (side 43) blev langt fra alle skibsskøder eller bilbreve tinglyst. Man kan endda have sin tvivl om, hvor almindeligt det overhovedet var at udfærdige disse dokumenter selv uden tinglysning. Bilbreve foreligger uhyre sjældent registreret i skøde- og panteprotokollerne. Et så centralt sted som på Tåsinge var dette i alt fald ikke tilfældet før meget sent i perioden. Skibsskøder tinglyst under Tåsinge Birk findes i et mindre antal - 2 af 3 gjaldt salg til »udenbys« - men det første tinglyste bilbrev her daterer sig til 1799 i juli måned. Karakteristisk var den store forsinkelse, idet det originale bilbrev stammede fra april 1798. Samme protokol indeholder for den resterende del af perioden kun fire tinglysninger af bilbreve, alle fra dagene 27-29 april 1801. Her drejede det sig om lokale skibe, som var bygget i henholdsvis 1784, 1798, 1799 og 1800. April 1801 tyder på en vis opskræmtheden som følge af nyligt stedfundne voldsomme begivenheder.

I det hele taget gælder, at det først var i de seneste årtier af det 18. årh., at tinglysning af skøder på skibe og skibsparter blev nogenlunde almindeligt, selvom der var store forskelle landet rundt. Protokoller for en række lokaliteter er gennemgået, og mens Nakskovs allerede for 1730'erne rummer ikke så få tinglysninger, har de tilsvarende fra Randers og Odense ikke mange i forhold til senere i århundredet. Noget lignende gør sig gældende for Ringkøbing, Grenå og Stege.³⁰²⁾

For slutningen af perioden findes der altså her en udmærket dokumentation for ejendomsforhold til skibe. Uhyre pålidelig, da der jo er tale om en rets-gyldig registrering. Blot må man stadig gøre sig klart, at en vis skævhed var karakteristisk. Det var først og fremmest ved salg til fremmede og iøvrigt under særlige omstændigheder, f.eks. skibe solgt på auktion af lokale myndigheder, at skøder blev ting-lyst. Det er ikke svært at finde overdragelser lokalt, som ikke har sat sig spor andre steder end i skibslisterne.

Endnu en pålidelig kilde til viden om ejendomsforhold finder man i skifter efter skippere, købmænd og ikke mindst efter disse personers koner. Desværre kan man ikke for en given person nævnt på en skibsliste regne med, at der foreligger et skifte med de ønskede oplysninger. Dels var der en tendens til, at jo mere velhavende folk var, des sjældnere blev der foretaget et ordinært skifte; det klaredes ved et testamente eller et samfrændeskitte udenom myndighederne, og skifteprotokollerne indeholder derfor sjældent meget af interesse, om overhovedet noget. Dels betød en bortgang i en høj alder som oftest, at vedkommende havde trukket sig ud af aktiv virksomhed og skibe og skibsparter kunne være afhæn-det. Mest udbytte giver derfor skifter holdt under mere tragiske omstændigheder, drukneulykker eller andre pludselige dødsfald, konens død i barselsseng eller - med visse reservationer - i tilfælde af konkurs. Sådanne skifter er der til gengæld ikke så få af. Også her er gennemgået arkivalier fra en række lokaliteter, skifteprotokoller fra Stege, Nakskov, Svendborg, Odense, Grenå, Randers og Ringkøbing og i tilgift hertil for landdistrikter ved de to fynske købstæder. Gennemgangen har været koncentreret til en række år før og efter henholdsvis 1733 og 1798.³⁰³⁾ Sluttelig skal bemærkes, at der i nogle tilfælde findes lidt mere specielle kildegrupper, som med stort udbytte har kunnet benyttes, som det umiddelbart vil fremgå af det følgende.

Ejendomsforhold omkring 1733.

En god illustration af tilstandene omkring 1733 kan hentes i nedenstående opstilling, der stammer fra Stiftsrelationen fra Ebeltoft fra 1735. Samtlige fartøjer er genfundet i sejlads to år tidligere og skippernavnet, som det er optegnet i toldregnskaberne, er enten fremhævet eller tilføjjet i parentes.³⁰⁴⁾

Køb- og handelsmænd:

Jens Jensen Rohde, konsumtionsforpagter, ejede skib på 21 kmcl, (Niels Mickelsen Colding).

Christen Holm, Vejer og Måler, ejede et på 9 kmcl. (Søren Pedersen Munck).

Hans Rasmussen, ejede et på 21 kmcl.

Skipperne og Sejlendes Mænd:

Mads Hansen og søn *Sti Madsen*, havde sammen et på 13 kmcl.

Niels Egens og svigersøn Peder Handrup et på 25 kmcl.

Jens Rasmussen Elsegaard havde et på 10 kmcl.

Mickel Colding havde sammen med en enke fartøj på 16 kmcl.

Skellet mellem købmænd og skippere stammer fra Stiftsrelationen og henviser efter alt at dømme til pågældendes eventuelle borgerskab. Foruden de tre nævnte køb- og handelsmænd fandtes endnu fire, som ikke er sat i forbindelse med skibe og søfart og derfor udeladt her.

Tre fartøjer var således købmandsejede, de øvrige ni ejedes af en enkelt eller af flere skippere og søfarende. Af listens tolv skibe var syv i enkeltmandseje, mens fem havde to ejere. I et par tilfælde var der helt tydeligt tale om familierederi, og muligvis gjaldt dette også for Mickel Coldings fartøj. Enken, der blev nævnt i denne forbindelse, var sikkert en svigerinde, for ifølge en målebrevskopi fra 1727 ejedes det selvsamme fartøj da af Mickel og Søren Pedersen Colding.

Også i et andet tilfælde giver en målebrevskopi lidt mere viden. Listens øverste, Jens Jensen Rohdes skib, der hed »Fortuna«, var ligeledes i 1727 ejet af flere, nemlig Mette, salig Thomas Henrichsens, Poul Rasmussen Helles foruden Jens Jensen Rohde selv. Her kan der naturligvis være sket ændringer i løbet af disse otte år, men allerede dengang var skibet ført af sætteskipper Niels Michelsen Colding, som stadig sejlede med det i 1733.

To af tre køb- og handelsmænd benyttede sætteskipper, mens den tredie ifølge toldregnskabet selv førte sit skib. Således havde derfor 10 af 12 skippere i fart fra Ebeltoft helt eller delvis ejendomsretten til de fartøjer, de førte.

Ebeltoft er ikke nødvendigvis typisk i enhver henseende, men man træffer her de fleste af de forskellige kombinationer, som genfindes andre steder i 1730'erne. Købmanden, som benyttede en hyret sæt-

teskipper, såvel som købmanden, der selv sejlede. Skippere, som helt eller delvis ejede deres fartøjer. Medredere, som ofte var familiemedlemmer eller, som det kan ses i tilfældet Jens Christensen Cabel og Mathias Pedersen, en aktiv partner. Om disse to hed det nemlig ikke alene, at de ejede fartøj sammen, men også at *de* med dette førte favnebrænde til København, som *de* betroedes på kredit.

I ovenstående mangler kun købmanden, hvis søn var skipper på faderens fartøj og købmand og skipper med hver sin part i samme skib. Disse finder man til overflod andetsteds. I Stege døde købmand Rasmus Jacobsen Knags kone i 1742 og ifølge skiftet ejede boet halvparten af jagten »Haabet« på $7\frac{1}{2}$ læst. Den anden part havde skipper Jochum Hansen Grønbech, som også førte skibet. Skipper Nicolaj Dardarell i Nakskov solgte i 1731 halvdelen af galeothen »Haabet« på $10\frac{1}{2}$ læst. Den anden part havde skipper Niels Jensen Jyde sammesteds; medreder var køb- og handelsmand Hans Hyldtofte. Købmand Knud Graa i Svendborg havde i 1732 sønnen Peder Knudsen Graa som skipper på det ene af de to fartøjer, han var enereder for, galeothen »De trende Brødre«. I Odense havde købmand Andreas Hylle- rup trediepart i den galeoth »Unge Tobias«, som skipperen Søren Jørgensen i 1739 var medreder i. Og året efter fremgik det, at handelsmand Søren Andersen Dolmer, som faldt overbord og druknede på reden ved sin hjemby Grenå, ejede en halvpart i skuden »Emanuel«, som Jens Sørensen Thomsen førte og delvist ejede.

Samtidig er der i de østvendte tolddistrikter ved de indre danske farvande fundet utallige eksempler på købmænd og skippere, som var eneredere og på familierederier, hvor skippere, det være sig brødre eller far og søn havde fartøj sammen. Men karakteristisk var det, at antallet af skibsparter sjældent var mere end to og højst tre eller fire. Brøker som $\frac{1}{3}$ og $\frac{2}{3}$ er set, men den $\frac{5}{6}$, som odenseborgeren Morten Madsen i 1793 ejede af skuden »Salvator« repræsenterer den mest specielle partsangivelse fra denne tid set syd og øst for Grenen. Eneredere eller to parter pr. fartøj var langt det almindeligste, hvad der kan illustreres ved hjælp af skibslisten fra Nyborg fra 1733, en af de få med parter angivet. Seks af listen 15 fartøjer var fordelt på to lige store parter, syv ejedes af een alene, mens to er ubestemmelige.

Helt anderledes så det ud på Vestkysten, hvor man i Ringkøbing kan aflæse et helt andet mønster af en halv snes enkeltoplysninger fra skifter og skøde- panteprotokoller. Skipper Anders Ahrentsen døde udenbys i 1721 og ejede da $\frac{1}{14}$ af det skib han førte: »Salomons Erste Gericht«. Fjerdedele, otten-

dedele og sekstendedele var hyppige. Et smakskib, som indkøbtes i 1742 blev omdøbt fra »De jonge Copmann« til »Stad Ringkøbing« og fordeltes på følgende vis: 5)

Skipperen Henrich Claesen Sehested	$\frac{1}{4}$
Forpagter Johan Christopher Koch, Lunderis	$\frac{1}{4}$
Christian Krarup, Deibjerglund	$\frac{1}{8}$
Regimentskvartermester Svenning Andersen	$\frac{1}{16}$
Thomas Jensen Kyvling, Lønborg	$\frac{1}{16}$
Birkefoged Peder Røpstoft, Lunderis	$\frac{1}{16}$
Amtsforvalter Jens Fuglsang	$\frac{1}{16}$

Ejendomsretten til to sekstendedele af fartøjet er ikke belyst, men eksemplet viser en interessant spredning geografisk og med hensyn til redernes erhverv. »Stad Ringkøbing« var ikke det eneste fartøj, amtsforvalteren var medinteressent i. Embedsmænd og personer knyttet til det større landbrug gjorde sig gældende i egnen omkring Ringkøbing i en helt anden målestok end det er set i den østvendte del af landet.

De ovenfor nævnte eksempler grunder sig i første række på oplysninger hentet i de mest pålidelige kilder: skifter og skøde- og panteprotokoller. En samlet oversigt er udarbejdet på grundlag af det relativt store målebrevsmateriale og viser en god overensstemmelse, som det fremgår af Fig. 31. Eneredere var det almindeligste og disse var oftere skippere end andre personer. Næsthyppest var en fordeling på to parter, sjældnere flere. Men alt dette vel at mærke stadig i de østvendte distrikter, øerne og Østjylland. Langs hele Vestkysten var mere komplicerede partrederier hyppigere og eneredere meget mindre almindeligt, hvad enten der var tale om den nordlige eller den sydlige del af den jyske vestkyst. Som det tidligere er konstateret med hensyn til skibstyper, således også med ejendomsformen. Grenen var ligeledes her et skel rent søfartsmæssigt. Det kan indvendes, at de vestjyske læstetal kunne tænkes at være noget undervurderede - jfr. side 47 - men dette kan ikke ændre det faktum, at der rent faktisk ikke forekom så stort et antal parter pr. skib andre steder. At der i al almindelighed var en vis sammenhæng mellem stigende skibsstørrelse og antallet af parthavere, siger sig selv, selvom de fleste østlige skibe på over 20 læster ikke desto mindre kun har anført een reder.

Det er ikke umiddelbart let at forklare denne forskel mellem øst og vest. Blot at henvise til historisk betinget tradition forekommer lidt utilfredsstillende, selvom dette moment næppe bør udelukkes.

Fordelt på antal redere og landsdele.

Antal redere Landsdel	1 skp.	1 øvr.	2	3	4	5	6-	Ialt	Antal i %	Samlede flåde %
Sjælland m.v.	16	6	16	2	1	-	-	41	17,2	22,0
Lolland-Falster	11	3	3	-	-	-	-	17	7,1	14,1
Fyn	22	7	17	5	1	-	-	52	21,8	15,1
Østjylland	22	19	16	6	-	-	-	63	26,4	30,6
Hjørring, Thisted	3	4	9	6	6	2	-	30	12,6	18,3
Ringk., Varde, Ribe, List	3	3	8	7	8	3	4	36	15,1	
Ialt	77	42	69	26	16	5	4	239	100,0	100,0

Procentfordelingen af den samlede flåde følger tallene for 1733 med en total på 723, jfr. Bilag 3.

Østjylland og øerne, antal fartøjer fordelt på størrelse og redere.

kmcl Redere	u.2	2-5	5-10	10-15	15-20	20-	Ialt
1	1	31	38	18	11	7	106
2	-	12	21	8	7	4	52
3	-	1	3	4	4	1	13
4	-	-	-	-	1	1	2
5	-	-	-	-	-	-	-
6 og flere	-	-	-	-	-	-	-
Ialt	1	44	62	30	23	13	173

Vestjylland, antal fartøjer fordelt på størrelse og redere.

kmcl Redere	u.2	2-5	5-10	10-15	15-20	20-	Ialt
1	2	5	5	1	-	-	13
2	1	7	8	-	1	-	17
3	-	1	12	-	-	-	13
4	-	3	7	3	1	-	14
5	-	2	2	1	-	-	5
6 og flere	-	-	-	1	2	1	4
Ialt	3	18	34	6	4	1	66

Geografiske omstændigheder kunne endvidere tænkes at spille en rolle. Medrederne i thisteddistriktets sandskuder var ikke alene folk boende helt ude ved kysten, fortrinsvis i Klitmøller og Vigsø, men for de samme skibe også personer fra lokaliteter lidt inde i landet: Thisted, Øster og Vester Vandet, Nebel, Skrøm m.v. - altså i en ikke ringe afstand og muligvis afspejlende et behov for at være sikret med hensyn til transport. Det er også påfaldende, at partha-

vere i sydvestjyske fartøjer på denne tid kan findes så langt nordpå som i Holstebro, Lemvig og Viborg og mod øst så langt væk som i Vejle. Tidligere tider studehandel og den fortsatte kolonial- og industri-vareeksport fra Amsterdam kan tænkes at have betydet kontakter, der opretholdtes også, når det gjaldt finansieringen af fartøjerne. Netop i investeringsfasen antages partrederiet normalt at have spillet en rolle, hvilket kan bekræftes netop ved det

eksempel, der anførtes ovenfor. Det var skipperen Henrich Claesen Sehested, der havde forestået indkøbet af »De jonge Copmann«. Herefter fulgte så tilskødningen til de øvrige parthavere. Smakken må være købt på kredit, for skipperen selv havde knap nok råd til sin egen fjerdedel, som han måtte sætte i pant til en af de andre for 99 rdl. En sekstendedel solgtes iøvrigt for 119 rdl, en ikke ringe sum. Tilbage står da at forklare, hvorfor en lignende fremgangsmåde tilsyneladende ikke brugtes i samme målestok i den øvrige del af Kongeriget. Dette så meget desto mere, som fartøjerne her også repræsenterede ganske store værdier.

Et godt mål for skibes relative værdi kan hentes i skiftematerialets vurderinger af fartøjer og af anden ejendom. Mangt og meget afhang naturligvis af alder og stand, det være sig for skibe såvel som for f.eks. købstadsejendomme. Men det er alligevel slående, så højt den »flydende« ejendom vurderedes i forhold til den faste. I Nakskov havde skipper Rasmus Rasmussen i 1729 ved sin kones død et hus med 7 fag til gaden og i gården yderligere 3 fag. Dette vurderedes til 153 rdl, mens jagten »Anna Catrina« på 4 læster, som han var eneejer af, sattes til 186 rdl og 4 mk. Samme sted og samme år døde Poul Jensens kone, og her vurderedes huset på 6 fag til 93 rdl og fartøjet på 3 læster til 170 rdl. Fra Svendborg kan fra 1733 nævnes Niels Andersens købmandsgård med »grund og græsning« sat for 360 rdl, mens den 13 læster store galeoth vurderedes til 470 rdl og den mindre jagt på 5 læster til 280 rdl. Odenseskipperne var på dette tidspunkt fæstere og således uden fast ejendom, men fra Grenå findes eksempler på utroligt lave husvurderinger sammenlignet med beboernes skibe. Et hus til 33 rdl, men en halvpart i en galeoth til 100 rdl. En hel købstadsgård sammesteds til 450 rdl, mens fjerdeparten i en trondheimsfarer, skibet »Jomfru Maria« vurderedes til 150 rdl og solgtes for 162.³⁰⁶) Eller en af dette materiales største købmandsgårde, Rudolph Bay's i Randers, som i 1740 vurderedes til 1200 rdl, mens krejerten »Ste Anna« på 7½ læst sattes til 320 rdl. - Priserne på skibe såvel som vurderingerne svingede meget, men typisk viser skifter fra 1730'erne og 1740'erne et beløb på en 35 til 50 rdl pr. læst for vurderingerne, mens salgspriserne her og i skøderne gennemgående lå i et lidt højere leje.

Skippere som selvejere også med lidt større fartøjer var så almindelige øst for Grenen, at det har stor interesse at se på, hvordan den »flydende« kapital

blev tilvejebragt. I den forbindelse bør det noteres, at de største grupper af *andre* skibsejere - både hvad angår hele skibe og skibsparter - var slægtninge og købmænd. De sidste er ikke mindst interessante, når det gælder anskaffelsen.

Et eksempel finder man i boopgørelsen efter Maren Christensdatter, som døde i 1739 netop som manden, skipper Christen Danielsen i Stige ved Odense havde fået bygget sin nye skude, »Salvator« på 10 læster. Den vurderedes til ikke mindre end 1000 rdl. Blandt gældsposterne var flere med relation til dette skibsbyggeri: penge skyldige til skibstømmer, smed og lokal tømmer for udført arbejde. Dette sammenholdt med en post på indtægtssiden på 20 rdl for skibstømmer, tyder på at skipperen selv havde indkøbt materialer og entreret med forskellige håndværkere - noget tømmer var så blevet til overs. Andre gældsposter er ikke mindre interessante. Der var flere indenlandske kreditorer med mindre beløb, men størst var en post på 130 rdl lånt af ingen ringere end tolder og rådmand Chr. Nørager, hvis forhold til stigeskipperne ellers tidvis var noget belastet, samt yderligere 86 rdl lånt af købmændene Laurs og Anders Hyllerop i Odense. Der var udtrykkelig tale om *lånte* penge og derfor næppe tvivl om, hvad de har skullet bruges til. Hvor typisk dette tilfælde er, er vanskeligt at afgøre, da koner ikke ellers i dette materiale er set døde på et for historikeren så belejligt tidspunkt. Men eet forhold kan der peges på. Der måtte i dette tilfælde af gode grunde være tale om lån uden sikkerhed, for Christen Danielsen, som ikke var ejer af fast ejendom, havde intet at sætte i pant.

Det fik han naturligvis, så snart skuden var bygget færdig, for skibe kunne som al anden ejendom belånes. Ved køb af brugte skibe er i en lang række tilfælde set eksempler på dette. Skipper Nicolaj Dardarell i Nakskov havde i 1730 købt en halv galeoth af sin kollega Jørgen Just. Umiddelbart bagefter tinglystes en obligation, hvori der for en gæld på 296 rdl til samme Jørgen Just stilledes sikkerhed i form af første prioritet i »den mig af bemeldte Jørgen Just tilforhandlede halve galeoth«. Tilsvarende havde Peder Bertelsen Friis sammesteds købt en halv jagt af købmand Peder Hansen Top og samtidig stillede han som pant for et lån på 60 rdl hos Karen Sahl i Kappel sydvest for byen netop den nyerhvervede halve jagt. Men selvom der er set mange tilfælde af pantsætning af skibe eller skibsparter, er det alligevel karakteristisk, at i tilfældet Nicolaj Dardarell,

nævntes førsteprioriteten i fartøjet *efter* en tredieprioritet i købstadsgård og løsøre. Skiftematerialet viser da også med al ønskelig tydelighed, at långivere af gode grunde foretrak fast ejendom fremfor skibe, når det gjaldt sikkerhedsstillelse. Pantegæld i huse og gårde var langt hyppigere end i boets eventuelle skibe, som - når alt kommer til alt - i de fleste skifter var ubehæftede.

I skøde- og panteprotokollerne er det umuligt at se, hvorvidt et lån i fast ejendom lige netop hænger sammen med et skibskøb, når skøder på fartøjer i så ringe udstrækning blev tinglyst. Under alle omstændigheder var prisrelationerne mellem fast ejendom og skibe dog sådan, at der oftest har skullet skaffes penge på anden vis. Opsparing, almindelige kontantlån hos familie eller forretningsforbindelser kan have spillet en rolle, men materialet svigter her - med Christen Danielsen og hans nye »Salvator« som eneste reelle tilfælde kan afgørende slutninger ikke drages.

Derimod kan situationen med gældsatte huse og ubehæftede fartøjer siges at have været almindelig og iøvrigt ikke uden risikomomenter for skipperen og hans familie. Et forlis kunne totalt fjerne grundlaget for en skipperfamilies eksistens. Eksempelvis døde skipper Rasmus Stefning af Nakskov på en rejse til København i 1731. Enken Anna Rasmusdatter sad tilbage med tre mindreårige børn i et syv fag stort hus med kvist, gårdsrum, pumpe og jernkakkelovn i Badstuestræde. Dette var vurderet til 180 rdl, hvortil kom jagten »Anna Kirstine«, som var intakt og med sine 7 læster vurderedes til 340 rdl. Inklusive løsøre ejede boet aktiver for ialt 500 rdl. Pantegæld, løs gæld og øvrige udgifter lagde beslag på ialt 246 rdl, så der kunne også udlægges til arvingerne. Enken var i stand til at fortsætte - jagten var fortsat erhvervsgrundlaget. Den blev sendt afsted, men toltalforliste året efter på en rejse til Norge. Herefter kom Anna Rasmusdatter alvorligt i klemme. Hvordan det gik familien på længere sigt er ikke undersøgt, men i første omgang måtte børnenes fædre-arv kraftigt nedskrives.

I målebrevsmaterialets 239 skibe var skipperen som eneejer det hyppigste, en fordeling på to parter det næsthyppigste. I sidstnævnte tilfælde var det almindeligste, at skipperen selv havde den ene part, mens den anden kunne tilhøre en købmand, en søfarende kollega eller ikke mindst et medlem af familien i samme, foregående eller efterfølgende generation.

Det er ikke muligt at gennemskue alle eventuelle familieforbindelser efter oplysningerne i disse målebreve, men her og i skifterne er de åbenbare tilfælde så talrige, dels i form af direkte slægtskabsangivelser, dels i form af navnesammenfald, at der ingen tvivl er om den store betydning af dette. Og mange fartøjer kan ligeså stille være gået i arv, uden at det nogensinde har sat sig spor skriftligt.

Næsthyppigste erhvervsbetegnelse for eneredere såvel som for parthavere var - især for de lidt større fartøjers vedkommende - købmænd, som i visse tilfælde stod for flere fartøjer. Egentlige storredere er ikke fundet i det her foreliggende materiale. Nærmest denne rolle kommer vist Niels Madsen Himmerig i Ålborg, som på tre målebreve fra marts 1727 stod som enereder af fartøjer på henholdsvis 5½, 20½ og 24½ læst. Herudover kan fra skibslisters og skifter peges på en række tilfælde, hvor en købstadskøbmand helt eller delvist ejede et par skibe. Men til selve betegnelserne skipper og købmand knytter sig visse problemer, som vil blive taget op i næste kapitel. Det følgende afsnit vil behandle ejendomsforholdene i et klart afgrænset område: Dragør tolddistrikt.

Dragør omkring 1769.

Blandt de målebreve, der i det foregående er blevet benyttet til at belyse tilstandene i årene omkring 1733, indgik kun to fartøjer fra Dragør, det ene ejet af skipperen alene, det andet af en skipper tilligemed endnu en indvåner i Dragør. Dette tør siges at være et såre spinkelt materiale at drage slutninger ud fra, men andetsteds er anført, at dragørskibene gennemgående var ejet lokalt, (se side 83), hvilket i allerhøjeste grad kan bekræftes en generation senere.

Det eneste eksempel på et regulært skibsregister fra det 18. årh. stammer netop fra Dragør. Anledningen var et behov for at holde styr på lokale afgiftsbetalinger, så denne »Rederies bog« har et kommunalt præg. Dens indretning fremgår blandt andet af den indledende bemærkning:³⁰⁷⁾

»Anno 1766 den tredie februar blev holdt«
förhandling udi fogeden Cornelis Nielsens hus
i Dragør af os underskrevne mænd, om at
indrette denne Rederies Bog, hvor enhver
dragørskipper skal nu og efterdags rigtig til-
kendegive for samme foged i

Dragør, sit førende fartøjs redere, hvad enten de have hjemme her i byen, udenbys eller er udenrigs, som årlig ved vinterlejes indtagelse rigtig til bogs føres «.

Desværre er alle oplysninger udaterede indenfor tidsrammen 1766 til 1854, men bogen er ordnet alfabetisk efter skippersnavn, og selve skriftens karakter gør det muligt at identificere en række fartøjer fra det følgende års skibsliste.³⁰⁸⁾ Foruden skipperens navn er oplyst dennes anpart, læstetallet og samtlige andre redere og disses parter.

Blandt de identificerede fartøjer synes de 13 at have været ejet af skippere, som var eneredere, idet der ikke er tilføjet noget om skibsparter. De øvrige 45 fordelte sig på et skiftende antal redere, som det ses nedenfor.

antal parter	antal skibe
2	30
3	14
4	1

Med kun 13 mulige eneredere synes mønsteret her at adskille sig væsentligt fra de øvrige østdanske distrikter en generation tidligere. Det kan tilføjes, at skipperen selv var medreder i samtlige med een eneste undtagelse - her er til gengæld udtrykkelig bemærket, at pågældende var sætteskipper.

Ikke mindre bemærkelsesværdig er det næsten fuldstændige fravær af udenbys parthavere. Der er faktisk kun eet eksempel, hvor netop ordet »udenbys« bruges om en iøvrigt anonym reder. Stedets egne dominerede trods fortalens ord om folk udefra. Når næsten alle anførte personer med så stor sikkerhed kan siges at være lokale, hænger det også sammen med navnebrugen. Når en jagt var fordelt mellem skipper Asmus Nielsen med en halvpart og Theis Passers enke og Jan Adriansen hver med $\frac{1}{4}$, kan der ikke være megen tvivl. Mængden af personer med fornavne som Cornelis, Dirck, Gerdt, Jan, Si-brant, Theis og Tønnes er meget stor og borger for oprindelsen.

De mange skibsparter kan naturligvis, som det er gjort i det foregående afsnit, sættes i forbindelse med finansieringen af skibskøb og det økonomisk set mere overkommelige, når så relativt dyre anskaffelser kunne foretages i fællesskab. Hertil kommer det selvfølgelig, men hidtil ikke nævnte aspekt ved part i skib: den forøgede sikkerhed i tilfælde af forlis, som

en spredning af ejendomsretten gav. Når Jan Adriansen foruden at eje $\frac{3}{4}$ af sit eget fartøj også havde $\frac{1}{4}$ af Asmus Nielsens, kan det have været en fornuftig forholdsregel. Ikke mindre for Theis Passers enke, som havde fjerdepart i dem begge. I en halv snes tilfælde er netop enker nævnt som partredere, hvad der peger imod skibsparter og indtægter af disse som en god forsørgelse for skipperens efterladte kone. Noget lignende gjaldt sikkert også for Jan Captein den Gamle, som ikke sås som skipper i 1767, men derimod som ejer af flere skibsparter i 1766.

Men heraf følger også, at skibe og skibsparter ved arv kunne blive yderligere delt, når pensionister faldt fra. Og dermed forklares det, at senere indførsler i rederibogen oftere og oftere angav fjerdedele og ottendedele. I en række tilfælde kan man direkte på efternavnene se, at søskende opdelte en arvet skibspart mellem sig.

Resultatet er da, at det mere udviklede partrederi, som kan konstateres i Dragør i 1760'erne ikke nødvendigvis skal ses som afledt af hensyn til finansieringen, men nok så meget som et resultat af, at ejendomsretten til skibene holdtes indenfor et afgrænset milieu. Man kan derfor ikke anskue partrederiinstitutionen som sådan for en særligt betydende faktor bag den opblomstrende dragørske søfart, som netop i 1760'erne stod så stærkt i indenrigstrafikken. Der vides ikke meget om fordelingen på parter i Dragør 30-40 år før, men et og andet kunne tyde på, at den da var mindre differentieret, og at allerede denne ene generations afstand kan have betydet noget for den større opsplætning på mindre andele.

Derimod er der grund til at betone styrken i et milieu, som i så høj grad var specialiseret indenfor det maritime felt med lodseri, bjergning og skibsfart med egne skibe;³⁰⁹⁾ hvor det gensidige personkendskab har været stort og hvor det var skik, at enker og ældre skippere kunne forsørges af indtægter af skibe, ført af næste generation. Ejendomsforholdene kan nærmest karakteriseres som et sammenfiltret net af familierederier.

Udenfor købstæderne i slutningen af århundredet.

Når der i karakteristikken af ejendomsforholdene i Dragør er lagt vægt på at konstatere, at skibene ejedes lokalt, vil det være af interesse at få undersøgt, hvorledes det så ud i denne henseende i andre af de maritimt prægede områder udenfor de egentlige by-

er, områder der, som det er vist i det foregående kapitel, fik øget betydning, når det gjaldt rekrutteringen af skippere til provinsens handelsflåde.

For det andet store område, Fanø, er kildeforholdene gunstige, idet skibslisten for 1798 for Ribe tolddistrikt rummende Sønderho m.v. har en tilsyneladende meget omhyggelig opregning af samtlige parthavere. Hertil endvidere en opfattelse af hjemstedsbegrebet, der nøje fulgte redernes bopæl. Såle-

des betød det, at et skib med to redere, hvoraf een boede i Sønderho og en anden i Emmerlev, simpelt hen fik en hjemstedsangivelse, der lød på *både Sønderho og Emmerlev*. Det kan ikke gøres nøjagtigt op, hvor stor en del, der var ejet af folk udefra, idet de enkelte parters størrelse ikke er angivet, men fordelt på antal redere og i størrelsesgrupper ser tallene således ud for samtlige toldlistens 87 fartøjer.³¹⁰⁾

Ribe tolddistrikt 1798, Ejendomsforhold.

Kmcl Antal redere	u.2	2-5	5-10	10-15	15-20	20-	Ialt
1 Skipper	8	24	9	4	-	1	46
1 Anden pers.	-	2	1	1	-	-	4
2	1	5	7	7	7	1	28
3	-	-	4	2	1	-	7
4	-	-	1	-	1	-	2
Ialt	9	31	22	14	9	2	87

En enkelt kontrolmulighed viser meget fin pålidelighed med hensyn til redernavne. Ifølge listen skulle kuffen »Obel Cathrina« være ejet af Bertel Kolbye i Ringkøbing, Christen Søe af Holmsland og af skipperen selv, Thomas Jensen Ole af Sønderho. Dette stemmer fortrinligt med, at den tidligere skipper Johannes Nielsen Høy, ligeledes af Sønderho, ifølge skøde af 5/4 1798 netop solgte en fjerdedel af dette fartøj til Thomas Jensen Ole, mens tinglysningen først fandt sted den 18. januar 1799 i Ringkøbing. Endvidere havde Christen Søe erhvervet sin ottendedel så sent som i begyndelsen af året ved en auktion i januar, idet den egentlige tilskødning dog først fandt sted i december 1798. Listen må altså siges at være blevet ført ajour på betryggende måde til trods for, at der var tale om handel med parter, som foregik helt andre steder end i Ribe, hvorfra listen dateredes den 31/12 samme år.

Ved sammenligning med Fig. 30 ses det, at fordelingen på antal parter - på 1, 2, 3 og 4 personer - ikke adskiller sig væsentligt fra den østdanske i årene omkring 1733. Dog var fordelingen på størrelsesgrupper naturligvis anderledes, sønderhofartøjerne i 1798 var gennemgående ret små.

Derimod var der i alle henseender afgørende forskelle mellem den vestjyske fordeling på Fig. 30 og forholdene i Ribe tolddistrikt i 1798. Sønderhoningerne, der fik så mange skibe i slutningen af det 18. årh. videreførte altså *ikke* den vestjyske tradition for

et vidt udbygget partrederi. Denne organisationsform kan derfor heller ikke i *denne* sammenhæng tillægges betydning for søfartens fremgang i dette område. Tværtimod er der grund til at understrege, at ikke alene var de fleste mindre fartøjer i Sønderho ejet af skipperen selv, men denne var normalt også at finde blandt deltagerne i partrederierne. Af de fire eneredere, som ikke var skipperne selv, kan de to med sikkerhed siges at være fædre, som lod sønnerne sejle, og også ved andre navnesammenfald spores det velkendte familierederi.

Sønderho i 1798 adskilte sig fra Dragør i 1760'erne ved en del parthavere, som ikke boede i distriktet. Mindst 16 personer fra Ribe, Varde, Hjerting, Holmsland, Ringkøbing, Galmsbøl, Emmerlev og Flensborg havde andele i fartøjer, der blev sejlet af sønderhoninger. Det drejede sig om ialt 11 skibe i størrelse fra 4 læster og opefter. Det »fremmede« islæt var således ikke mere fremtrædende, end at det forekommer rimeligt at karakterisere Sønderho på linie med Dragør som et område præget af selvejer-skipperne og mindre lokale partrederier. At familierederi kan tænkes at have været fremherskende forekommer sandsynligt, men kan ikke dokumenteres på det foreliggende grundlag.

For svendborgområdets vedkommende kniber det igen med gode skibslisteoplysninger udover en summarisk angivelse af hovedrederens navn. Nedenfor er disse redere fordelt efter bopæl, som den

har kunnet konstateres ved hjælp af 1801-folketællingen, og der er skelnet mellem selvejere og fartøjer ejet af andre.

Fra:	Styrmænd	Matroser	Jungmænd og drenge
Dragør	5	4	-
Bornholm	1	3	5
Øvr. Danmark	2	1	-
Hertugd. og Norge	2	1	1
Skåne	-	18	5
Øvrige udland	-	2	-
Uoplyst	-	4	-
Ialt	10	33	11

Fordelingen var så temmelig ligelig mellem selvejere og skibe med andre anført som ejere, i sidstnævnte tilfælde med en stor dominans for svendborgredere, som næsten alle var betegnet købmænd. Skipperselvejere var omvendt fremherskende udenfor købstaden.

En kontrol af ovenstående er foretaget på grundlag af skifter og skøder for at konstatere i hvor høj grad, der skjuler sig partrederier bag skibslistens summariske angivelser. Indenfor perioden 1792 til 1802 er fundet ialt 18 angivelser af et ejendomsforhold og heraf var de seks opgjort i halve parter, mens hele 12 drejede sig om »hele skibet«. ³¹¹⁾

Alene i dette spinkle materiale slår familierelationerne stærkt igennem. Ikke alene i kraft af det ofte nævnte Ring'ske familierederi på Thurø, hvor to sønner og en svigersøn i ovenstående tabel er opført som redere, men også i form af et par regulære tilskødninger fra far til søn. Rasmus Frandsen, borger og skipper i Svendborg, men ikke desto mindre boende i Vindeby på Tåsinge, følte sig som 66-årig ikke længere i stand til at fare til søs og solgte derfor i 1799 sin halvpart til den 19-årige søn, Hans Rasmusen Frandsen, som boede hjemme i faderens hus. Den anden halvpart ejedes i forvejen af hans anden søn, handelsmand Frantz Frantzen i Møllergade i Svendborg. Omtalte fartøj var jagten »Birthe Sophie« på 12 læster, og de to brødre ses på 1801-skibslisten i rollerne som henholdsvis skipper og reder.

Nok et eksempel kan hentes fra Tåsinge, hvor Anders Troensegaard solgte sin 9½ læst store jagt »Ebenetzer«, bygget til ham selv i 1784, til sønnen skipper Rasmus Andersen. Dette skete i 1801, men samtidig havde Anders Troensegaard betrygget sin

alderdom ved at investere i et lidt større fartøj, som i 1799 leveredes til ham og Hans Pedersen i Troense af den velkendte skibsbygger Lars Nielsen Møller - »De tree Sødskende« på 13½ læst. Anders Troensegaard var 58 år og betegnedes i 1801-folketællingen som »udgået skipper, nu husmand med jord«. Til at føre fartøjet benyttedes da en sætteskipper, Carl Milbradt, en af kun tre sådanne i Troense. Også han husmand med jord.

Vender man sig til den talrige gruppe svendborgkøbmænd, der i listerne er anført som redere, finder man ikke, som man måske kunne vente, nogen stor kontrast. Der var ikke tale om større købstadsrederier til forskel fra de familieejede eller selvejskipperne i omegnen. I tre tilfælde stod en svendborger som reder for to skibe; dette gjaldt købmændene Lars Graa, Gumme Graa og Christian Qvist. ³¹²⁾ De øvrige ser ud til enten at have ejet skibene fuldt ud og følgelig at have benyttet sætteskipper - i 1798 ofte hentet fra Thurø, eller der har reelt været tale om et partnerskab som det ovenfor nævnte mellem brødrene Frandsen. To tilfælde af en sætteskipper logerende hos en svendborgkøbmand kendes fra henholdsvis 1791 og 1795, hvorimod der udover det allerede anførte ikke kendes eksempler på partnerskab skipper og købmand imellem. Materialet er ikke stort, men når det alligevel ser ud til, at man må konkludere, at sætteskipperne på de svendborgske købstadsfartøjer var almindeligt, skyldes det de meget omhyggeligt og konsekvent udfyldte folketællingsskemaer fra Thurø. De skippere, som i skibslisterne betegnedes som selvejere, er i folketællingen ligeledes udstyret med formlen: »borger, hus med jord, jagt«, mens de øvrige, der stod som skippere for købmandsjagter, blot havde tilføjelsen »farer fra Svendborg, hus med jord«. Man kunne være husmand til søs på flere måder.

Om købmændene i Svendborg er at sige, at deres forbindelse med søfarten rummer flere interessante aspekter, som det vil fremgå af det følgende kapitel. Her vil det være naturligt at fortsætte undersøgelsen af ejendomsforholdene ved at belyse endnu nogle maritimt prægede områder udenfor købstæderne.

Skibslisten for Rørvig tolddistrikt nævner for 1798 ialt 15 skibe, hvoraf to blot som rederangivelse havde »Frederiksværk«, mens der for alle øvrige står »egen Rehder«. Hele 11 jagter havde hjemstedsbetegnelse Rørvig, mens kun to skulle være tilknyttet købstæder - een i Holbæk og een i Nykøbing. ³¹³⁾

Folketællingen for 1801 viser da også en stor koncentration af skippere og andre søfarende i selve Rørvig. Som eksempel kan tages husmand Rasmus Pedersen, der i 1787-tællingen optræder som bådfører, men i 1801 med »jagtpart«. I 1798 forliste han med den 24 år gamle jagt »Catharine« på 11 læster, men havde allerede samme år købt en større og nyere, »Haabet« på 17 læster, bygget i Pommern. Det vil sige; ifølge skødet blev dette fartøj indkøbt af sønnerne Peder og Niels, som da var henholdsvis henved 22 og omkring 14 år. I 1801-folketællingen figurerer ældste søn som skipper, og af sørullen fra året efter fremgår, at den da 56 år gamle Rasmus Pedersen var i fart på sønnens skib.³¹⁴) Alt i alt en god demonstration af, hvordan et generationsskifte klaredes i familierederiregi

Baggrunden for Rasmus Pedersen og sønners skibsanskaffelse var en meget flittig sejlads. I 1798 endda tidvis med to skibe og ialt med 9 anløb af København fra Rørvig og 2 fra Vordingborg. Ladingerne var fortrinsvis brænde, men også korn og/eller høkerbøttevarer.

Endnu en skipperhistorie fra Rørvig viser lidt om, hvordan den familiemæssige baggrund kunne forme sig. I 1787 var Mads Jensen bonde og gårdbeboer i Rørvig by som overhoved for en husstand bestående af tre børn, datteren Maren på 17 år og hendes to yngre brødre. Hertil tjenestekarlen, den 20-årige Niels Pedersen. - Fjorten år senere var Niels og Maren gift, han havde egen jagt på 10½ læst, et 22 år gammelt fartøj bygget i Hornbæk, og ifølge folketællingen forenedes landbrug og søfart. Han betegnedes »bonde, gårdbeboer og skipper«. Ikke nok med det. Husstanden indbefattede begge konens to ugifte brødre, henholdsvis benævnt skipper og sølimit. Grundstammen i fartøjets besætning har været sikret.

Byggestedet »Hornbæk« fandtes ikke alene på skibslisten fra Rørvig, men naturligvis også på listen fra Helsingør tolddistrikt, hvorunder Hornbæk hørte. Hjemmehørende var her 10 fartøjer i størrelsesordenen 5 til 16½ læst, halvdelen bygget sammesteds. Atter en lokalitet, som i søfartsmæssig henseende fik betydning i slutningen af det 18. årh.

Udviklingen gik her fra fiskeri til skibsfart. Eksempelvis var Cornelius Poulsen i Hornbæks Leje i 1787 rubriceret som fisker og husmand, mens sønnen Poul i 1801 figurerede som husmand og skipper; jordløs, men med en 14 år gammel jagt på 10 læster,

bygget sammesteds. For Hans Olsens vedkomme kan hornbækfiskernes delvise overgang til søfart endda aflæses direkte for een og samme generation. I 1787 »fisker og husmand«, i 1801 »husmand, skipper og enrolleret styrmand«. - Naturligvis spiller det en rolle, hvad den, der udfyldte folketællingsskemaet, lagde vægt på. Men toldregnskaberne fra 1769 har kun i fire tilfælde nævnt hornbækfartøjer. To af disse blev udtrykkelig kaldt fiskerbåde, mens man i de to andre finder netop ovennævnte Cornelius Poulsen med en båd på 1 læst.

Et sidste eksempel på søfart udgående fra en afgrænset lokalitet udenfor en købstad kan hentes fra øen Nyord under Stege Landsogn. Nyordslodsernes virksomhed i Ulfsund og Bøgestrømmen har gjort det nærliggende at få foden på eget dæk. Som rekrutteringsområde for skippere til Stege købstad havde Nyord længe gjort sig gældende, hvad fødselsangivelser i borgerskabsprotokollerne klart viser. Nogle flyttede til byen, f.eks. Rasmus Green, der fik sit borgerskab i 1776, som i 1787 boede i Møllergade og også ved sin død i 1802 havde ophold i Stege. Men andre blev boende på Nyord. Sammenligner man skippernavnene, som de fremgår af et acciseregnskab fra 1786 med folketællingsoplysninger fra 1787, ses det, at to af elleve af distriktets skippere boede på øen. I 1801 drejede det sig om 4 af 15; en kromand, en inderste og to hjemmeboende sønner, alle betegnet som »skipper med eget fartøj«. Ikke nok med det. Endnu een sejlede som sætteskipper på et fartøj ejet af en stegekøbmand, endnu to kom i fart året efter og en fjerde, Jacob Jensen, havde part i et fartøj, der sejlede fra Præstø og var indregistreret der.³¹⁵)

Ejerskabet til fartøjerne kan belyses af en række skøder. Mogens Isach, 27-årig skipper, købte i 1799 sammen med kromanden, Hemming Olsen Houmann, en 6½ læster stor jagt af en marstalskipper. Derefter solgte han sin lille jagt på 2½ læst til den 21-årige Jens Olsen. Den nævnte Hemming Olsen Houmann havde allerede da en halvpert i en jagt sammen med sin bror Ole Olsen Houmann. I 1802 medvirkede samme kromand i endnu en handel, da han sammen med Ole Brandt afkøbte købmand Bartholomæus Meyer i Stege hans 10½ læst store jagt, hvorefter Ole Brandt kunne afhænde sin trediepart i en anden jagt til en københavner. Hans Hansen Boe købte i 1801 ½ jagt af købmand Peder Hincheldey i Stege og fortsatte med at købe den

anden halvdel i 1803. Og så fremdeles. Alle de nævnte skippere boede på Nyord.³¹⁶⁾

Selvejere med fartøjer i halvparter og trediedele holdt indenfor en snæver kreds, geografisk afgrænset og utvivlsomt med flere gensidige familierelationer end man umiddelbart kan aflæse. På mange måder finder man på Nyord en parallel til Dragør - blot en miniature.

Fartøjerne, der ejedes rundt omkring i landdistrikterne, hørte ikke til de største, hvad der kan forklare, hvorfor man ikke finder en opdeling på flere parter. Men alligevel var der tale om betydelige beløb, der skulle investeres.

Et nybygget fartøj fra omkring år 1800 kunne komme helt op i beløb, der nærmede sig de 200 rdl pr. læst. En række skibsskøder fra denne tid - 32 i tallet - viser dog meget svingende priser, og ældre skibe kunne fås væsentligt billigere. Men 21 af de 32 lå dog i intervallet mellem 80 og 125 rigsdaler pr. læst. Relativt mange af landdistriktsskipperne var husmænd og fæstere, og det er derfor svært at sammenligne med fast ejendom. Man må ty til f.eks. skiftet efter en skipper i Svendborg, hvis man vil have en forestilling om den relative værdi set i forhold til en købstadsejendom. Rasmus Killerups 14 fag hus med 7 fag baghus, have og lidt jord i bymarken vurderedes efter hans død i 1799 til 800 rigsdaler. Samtidig sattes hans 4 år gamle, 9 læster store jagt til ikke mindre end 1400 rigsdaler.

Provinsens større partrederier.

Den størst mulige kontrast til provinsens søfarende husmænd med de få anparter fortrinsvis ejet af nabo eller familie finder man ved at se nærmere på ejendomsforholdene for de lidt større skibe, som blev anvendt på fjernere destinationer. Først og fremmest de, der hørte hjemme ved Odense tolddistrikt.

Casper Sørensen på Thurø byggede i 1799 efter kontrakt en ny galease til en kreds af odenseborgere til aflevering i foråret 1800. »Stadt Odense« var på 22 læster og kostede fra skibsbygmesterens hånd 2700 rdl. Parthavernes navne og andele fremgår af skødet og var følgende:³¹⁷⁾

Grev Trampe	1/16	Bopæl i Odense
Hans Riising	1/16	Købmand i Odense
Mad. Eilschows stervbo	1/8	Købmandshus i Odense
Lorentzen & Jørgensen	1/16	Købmandshus i Odense
Johan Wilhelm Gotschalk	1/16	Købmand i Odense
Johannes Østrup	1/16	Sikkert Odense
Kammerraad Holm	1/16	Herredsfoged. bopæl Od.

Christian Lottrup	1/16	Købmand i Odense
Joh. Frid. Iversen	1/16	Købmand i Odense
Johannes Bang	1/16	Købmand i Odense
Kiellinghuusen	1/16	Sikkert farver i Od.
Knud Chr. Frydendahl	1/16	Købmand i Odense
Søren Pedersen	1/16	Skipper, Dræby.

Skipperen optrådte på samtliges vegne på Thurø og i Svendborg, hvor skødet tinglystes, men deraf kan naturligvis ikke sluttes, at han var initiativtageren. Søren Pedersen var en 37-årig husmand »med jord«, han havde et borgerskab fra 1795 og var i 1798 i fart med et fartøj på 14½ læst, som købmand Riising stod som reder for. »Stadt Odense« figurerer på 1801-skibslisten med købmand Lorentzen som reder, ikke skipperen, selvom dennes part var den største. Hvordan Søren Pedersen skaffede de godt 500 rdl, kan man kun gisne om. Men helt se bort fra, at en initiativrig skipper med et godt rygte kunne finde støtte hos en bred kreds og herunder kredit for sin egen part, kan man ikke. Men det afgørende i denne forbindelse er nok, at de mange parter var gængs i Odense, når skibe blev anskaffet. Endnu et eksempel nogle få år tidligere kan anføres.

Jagten »De Sex Brødre« på 26 kommercelæster solgtes i 1797 af køb- og handelsmand Christian Qvist i Svendborg til en lignende, eller rettere, stort set den samme kreds i Odense for 4500 rdl.³¹⁸⁾

Madm. Eilschou i Odense	1/4
Købm. Rasmus Østrup i Odense	1/8
Købm. Christian Lottrup i Odense	1/8
Sr. Mads Friis i Stige	1/8
Kammerraad Jens Orten i Odense	1/16
Købm. Hans Riising	1/16
Skipper Jess Jessen i Stige	1/4

I en kortere formulering hedder det i skødet: »Madame Eilschou og flere interessenter samt skipper Jess Jessen i Stige, som fører fartøjet«. I praksis viser det sig, at det blev Kammerraad Orten, ejer af 1/16, der ifølge skibslisten kom til at stå som reder; man gætter på, at det afgørende i den henseende ikke var en større eller mindre part, men snarere, hvem der disponerede skibet.

I realiteten ejedes nemlig alle de større skibe i Odense af den samme lille kreds i købstaden suppleret med andele til udenbys boende skippere. Dette fremgår klart af en opgørelse i boet efter ægteparret Eilschou, hvori indgår parter i 13 af 1798-listens 29

fartøjer, hvortil kom en andel i den ovenfor nævnte »Stadt Odense«, som i 1799, da skiftet var under behandling, endnu ikke var leveret. I tilgift får man

en udmærket oversigt over, hvor skibet antoges at være på et givet tidspunkt, slutningen af oktober 1799.³¹⁹⁾

type	navn	kmcl	part	hvor skibet var
Galease	Tobias	31½	1/12, 1/16	Østersøen
Galease	Johanne Kirstine	31	1/4	Norge
Galease	Kirstine Marie	32½	1/8	Lissabon
Galease	Anne Sophie	14	1/16	København
Galease	Ane Chatrine	16	1/8	Stige Fjord
Galease	Haabet	19½	1/6	Norge
Galease	Anne Catrine Dorthe Holm	32	1/10	Middelhavet
Galease	Emanuel	39½	1/4	Middelhavet
Galease	St. Peter	37	1/8	Middelhavet
Galease	De 6 Venner	29	1/4	Østersøen
Jagt	Elisabeth Sophie	9½	1/8	Lübeck
Jagt	De 6 Brødre	26	1/4	Norge
Galease	Johanne Marie	32	1/8	Middelhavet

Madame Eilschou var på skibslisten kun anført som reder for »Tobias« og for »Ane Chatrine«, men var ved sin død repræsenteret i 55% af odensetonnagen og ejede reelt 9,3% svarende til knap 60 læster. De mange parter kan virke imponerende, men i virkeligheden var det ikke så forfærdelig meget mere end de 45 læster, som det så ofte nævnte Ring'ske familierederi på Thurø besad, blot kun fordelt på to og et halvt fartøj - ubehæftet. Man kan derfor egentlig ikke betegne ægteparret Eilschou i Odense som storredere. Derimod var der tale om en helt anderledes fordeling af ejendomsretten.

Endnu en interessant iagttagelse kan gøres udfra de fordringer, det eilschouske bo havde på andre. Ikke færre end 10 skippere i Stige og Skibhusene skyldte Eilschou penge. Små 5000 rigsdaler fordelt på obligationer af vekslende størrelse. Mest skyldte i 1799 selvejer og skipper Jess Jessen i Stige, som i 1797 havde lånt 2000 rigsdaler. Dette falder i tid så godt sammen med anskaffelsen af »De 6 Brødre« og fjerdeparten deri, at der næppe kan være nogen tvivl om, hvordan skipperne kunne finansiere deres skibsparter.

Jess Jessen kan følges til den bitre ende. Han døde til søs i 1802 og var da ifølge skiftet håbløst insolvent. Til trods for fast ejendom, en stor gård med besætning, stort stuehus og pakhus, og til trods for skibspart, nu 1/6 af »De 6 Brødre«, havde Jess Jessen åbenbart været uheldig i sine øvrige transaktioner. Lokale lån i mængde, vekselgæld m.v. stillede enken i en temmelig håbløs situation.

Af dette kan dog ikke sluttes, at skipperne udenfor Odense generelt var svagt funderet økonomisk.

Et par helt anderledes velsituerede skippere kan også nævnes fra disse år. Mads Andersen Friis, skipper i Stige, døde i 1798 - året efter at have deltaget i indkøbet af »De 6 Brødre«. Der forelå bevilling til enken til at hensidde i uskiftet bo og til siden at skifte ved samfrænder, men i 1802 ønskede Anne Marie Pedersdatter at skifte for at kunne hjælpe datteren, der var enke efter den uheldige Jess Jessen.

Skiftet afslører besiddelsen af en firelænget gård med godt 3 tdr. hartkorn, heste, køer og pakhus ved porten vurderet til 2200 rdl, et rigt indbo med bl.a. messing- og kobbertøj, porcelæn, møbler, 4 spejle og 13 skilderier i øverste stue og ikke mindre end 4 puncheboller etc. ialt løsøre vurderet til 856 rdl. Der er ingen tvivl om, at Mads Friis havde gjort det godt som skipper på langfart med »Den unge Tobias« på 31½ læst, i 1794 destineret til Bilbao, i 1795 til Cartagena. Tilsyneladende var grundlaget for dette en trediepart i fartøjet, og der var en søn til at fortsætte. I årene 1798-1801 ses den samme galease i fart med Andreas Madsen Friis. Sidstnævnte år døde hans kone - forvirrende nok var hun steddatter af Jess Jessen - men desværre unddrager hans formuesomstændigheder sig en nærmere undersøgelse. Han fortsatte i uskiftet bo efter kongelig bevilling.

Heldigere stillet er man med skipper Hans Nielsen, som mistede sin anden kone i 1799. Et selvbygget ejendomshus med sengekammer, dagligstue, gæstekammer, storstue, køkken, børnekammer, spisekammer, bryggers, loft, pakhus og fæhus med 3 køer og en kalv. Bygninger, gård og have vurderet til 1100 rdl, 1/8 af galeasen »Anne Chatrine« på 16 læster vurderet til 200 rdl, indbo for 235 rdl, jordtilliggende

for 490 rdl og 350 rdl tilgode i obligationer. Overfor dette en gæld på godt 400 rdl og dermed små 2000 rdl i behold. Også dette må siges at være velsitueret.

Tilfældet har villet, at disse skippere forhold har kunnet belyses i tiden omkring 1798. På skibslisten er de begge, både Mads Andersen Friis og Hans Nielsen, kun opført som skippere, mens egentlige odenseanere havde rollen som redere. Fire af listens skippere er imidlertid betegnet som selvejere, hvad der umiddelbart kunne tyde på, at de har ejet en relativt stor anpart. Dette kan bekræftes i Rasmus Dyreborgs tilfælde, idet han i 1801 solgte $\frac{17}{48}$ af galeasen »Kirsten Maria« på $32\frac{1}{2}$ læst. Medredere var også her odenseborgere med mindre andele, velkendte navne: Byskriver Orten, Holms Enke og købmand Johannes Bang.

Skipperne i Stige og andetsteds indgik altså i et temmelig kompliceret samarbejde med en kreds i landets største provinsby, omfattende både embedsmænd og købmænd. Det stærkt udbyggede partrederi var fremherskende, og bag det må ligge hensyn til finansiering og efterfølgende spredning af risikoen. Herved minder det stærkt om rederistrukturen, som den er kendt fra provinsen i det 19. årh.³²⁰⁾ Hvor aktiv en rolle skipperne udenfor Odense spillede ved anskaffelse såvel som ved den videre brug af fartøjerne, kan ikke afgøres på det foreliggende grundlag. Der synes både at have været mulighed for stor selvstændighed for nogle - de, der selv ejede mest - og samtidig var der påviseligt i andre tilfælde tale om så nære økonomiske relationer med købstadskøbmænd, at der kan have været tale om en ikke ringe grad af afhængighed. I forbifarten kan man notere sig, at stigeskipperne også havde tætte familiemæssige forbindelser indbyrdes.

Man ville have ventet en lignende organisationsform i en by som Randers, men parthavernes tal synes her gennemgående at have været beskedent, mens omvendt en række navne, Rasmus Welling, Rasmus Hansen, Thomas Hansen, Hans Christian Hansen og Frederik Aastrup, går igen så ofte på 1798-skibslisten, at man her snarere vil kunne benytte betegnelsen storredere. Intet sted i materialet er fundet brøker mindre end $\frac{1}{3}$, men det må indrømmes, at hverken skifteprotokoller eller skøde- og panteprotokoller på dette punkt afgiver nær så meget stof som for Odenses vedkommende. Mest fyldige oplysninger får man i skiftet efter købmand Jens Traps enke i 1799. Boet ejede følgende:

En ny jagt »Zenette Marie«, $25\frac{1}{2}$ læst vurderet til 3500 rdl.
 $\frac{1}{3}$ galease »Johanne Magdalene«, $26\frac{1}{2}$ læst, vurd. 1000 rdl.
 $\frac{1}{3}$ galease »Ebenetzer«, $39\frac{1}{2}$ læst, vurderet til 3500 rdl.

Når hertil føjes, at »Zenette Marie« solgtes til Hans Christian Hansen og Rasmus Welling i forening, og at Rasmus Hansen ene mand i 1794 købte en galease på 24 læster, synes ens umiddelbare indtryk at blive bekræftet.³²¹⁾

Endnu en forskel fra Odense kan konstateres. I Randers kneb det med at få skippere til flåden. Mens det ikke er svært at finde de forholdsvis få redere fra 1798-skibslisten i folketællingen fra 1801, er det ulige vanskeligere at efterspore skipperne. Captain Martin Augustini på byens største skib boede godt nok i Søndergade, men Lauritz Calløe på det næststørste var i virkeligheden fra Åbenråkanten,³²²⁾ skipper Peder Hansen var fra Sønderho³²³⁾ og Cap-



FIG. 31. Portrættet af randersrederen Rasmus Hansen er malet af Jes Jessen i 1797. Hverken de små provinsskibe eller deres skippere lod sig portrættere i nævneværdigt omfang før et stykke ind i det 19. årh., hvorimod en af Randers' mest fremtrædende skibsredere lod sig afbilde stående med en tegning af en galease i hånden. Det år var Rasmus Hansen nævnt i forbindelse med hele fem randersfartøjer, som løste algiersk søpas. Alle skulle til Middelhavet. (Se også side 152, maleri i privateje, fot. fra H & S)

tain Niss Brachs enke boede i København.³²⁴) I ingen af disse tilfælde foreligger der noget om, at skipperen havde part i noget skib.

Når man kun kan genfinde 12 af 1798-listens 30 skippere i 1801-folketællingen, skyldes det derfor utvivlsomt, at de fleste var hyret andetsteds fra. Herfor taler også, at fire af de tolv var logerende. At en trettende kan findes udenfor byen i Mellerup sogn fortæller, at heller ikke på randerskanten var landdistriktsskipperne noget ukendt fænomen.

Eksemplerne Odense og Randers angiver en ikke ringe spændvidde i organisationen af søfarten fra de største købstæder. I Odense havde man et tæt samarbejde med de fast etablerede skippere i bebyggelserne ved fjorden. I Randers var det nødvendigt at hente skippere langvejs fra for at bemane flåden i

dén danske provinsby, hvis skibe i størst tal kom længst omkring - Helsingør fraregnet. Billedet ville yderligere kunne fyldes ud ved undersøgelser over skippere og redere i byer som Århus og Ålborg, Fåborg og Helsingør.³²⁵) Men fælles for Odense og Randers - og utvivlsomt også karakteristisk for de fleste øvrige med skibe i langfart - var, at det indenfor selve købstaden var forholdsvis få, det være sig købmænd eller som i Odense også embedsmænd, der sad med ejendomsretten til de større skibe, hvad enten de var opdelt på få eller mange parter.

I alt dette mangler en belysning af forholdene omkring købmænd og skippere i de mindre og dermed de fleste søkøbstæder i slutningen af århundredet. Dette vil blive søgt gjort i det følgende kapitel.

XIII. Skipper, handelsmand og købmand.

I de foregående kapitler er det af og til skinneth igennem, at betegnelserne skipper og købmand ikke ubetinget er entydige. De er blevet brugt i almindelig gængs betydning, og hvis læseren ved ordet købmand har associeret til købmandsgård, krambod, tømmergård og pakhus, gør det ikke noget, for de gange ordet optræder, skulle eksemplerne være valgt således, at sædvanlig sprogbrug stort set er dækkende.

Tilsvarende med skipperen. Hvad enten han helt eller delvist ejede sit fartøj eller blot var sætteskipper, var det ham, der med toldseddel og målebrev i sin varetægt navigerede skib i ballast eller med ladning fra toldsted til toldsted. Og også her skulle eksemplerne være valgt med størst mulig hensyntagen til vore dages betydningsindhold af ordet.

En skipper vil man automatisk rubricere under transport- eller trafiksektoren, en købmand under handel og omsætning. Men skellet er moderne og passer meget dårligt på forholdene i det 18. årh., hvor realiteten i vid udstrækning var, at skippere handlede og købmænd sejlede. I det følgende vil der blive argumenteret for dels, at grænsen mellem disse to funktioner til enhver tid var flydende, men dels også, at der perioden igennem var tendenser til en større differentiering i specielt danske søkøbstæder.

Skippernes merkantile foretagsomhed kan for det første belyses ved eksempler fra hele det 18. årh.

Christen Danielsen i Stige, som i 1739 netop havde fået bygget sin nye skude, skyldte ikke alene penge for denne, men havde også gældsposter til en række lübeckerkøbmænd for omkring 700 rdl og til endnu et par flensborgere for henved 100 rdl. Modsvarende dette havde han en del mindre tilgodehavender rundt omkring på Nordfyn, udestående fordringer på kunder. Der er derfor ingen tvivl om, at der blev drevet handel samtidig med, at han i de følgende år sås i flittig sejlads med sit nye fartøj. Christen Danielsen var dækket ind af et borgerskab, nødtvungent erhvervet i 1733.³²⁶)

Robbert Robbertsen i Rønne havde borgerskab som »søfarende« fra 1782 og fik et som »skipper« i 1799, men sejlede allerede i 1798 med en brig, han tillige var medejder af. Han døde i 1806, og mens den efterladte skibskiste og dens indhold vidner om aktiviteten til søs, fortæller »butikken« i Rønne med dens tobaksvarer, lys, sukker, sæbe og glas, at han kombinerede søfart med detailhandel.³²⁷)

Skipperes handel med varer i større eller mindre partier kan belyses ved talrige lignende eksempler og heri er intet overraskende. Det 18. årh.'s »købmandsklager« over »skipperes« mere eller mindre utilladelige adfærd i forhold til købstadsrettigheder kunne utvivlsomt have været møntet i alt fald på den første af ovennævnte to skippere.

Helt selvfølgelig er sammenkoblingen af funktio-

nerne handel og søfart endvidere, når man erindrer sig de i tidligere kapitler så hyppigt fremhævede »typer«, brændejagterne og høkerbøtterne. Disse må pr. definition siges at være en enkel, om man vil primitiv, kombination af transport og handel, varetaget af personer, der hyppigst havde eget fartøj.

Høker og brændehandler.

Høkerbøtteskipperne, der gik med flæsk og korn til hovedstaden, kan belyses lidt mere »indefra«. Niels Andersen i Svendborg, som døde i 1733, er allerede nævnt. Boets fartøjer var i sejlads med varer for egen regning og i forbindelse med årets sidste københavneretur nævntes en post på 324 sider grønsalted flæsk. Afdøde betegnedes som skipper, men det omfattende bo med købstadsgård, to »våninger«, skibe og indbo giver nok så meget indtryk af en købmandsvirksomhed med speciale i leverancer til hovedstaden. Opkøb, oplagring, transport og salg; det hele under eet. Men Niels Andersen var skipper. Han havde sejlet i årevis med den store galeoth på 13 læster. Han kan ses første gang med dette fartøj i acciseregnskaberne allerede i 1721 og førte det muligvis selv så sent som i 1732. Dette år indberettede han nemlig nok, at han benyttede sætteskipper på sit andet fartøj, jagten, men for galeothens vedkommende var ingen anden skipper nævnt.³²⁸) Niels Andersen var den ene af to i Svendborg med to fartøjer. Den anden, Knud Jørgensen Graa, er næsten helt igennem en parallel. I 1733 var han ganske vist ikke i fart, men han ses i acciseregnskaberne i årene 1720-25. Derefter hed skipperen på hans jagt Christen Knudsen og på hans galeoth Peder Knudsen Graa. - I 1733 havde købstadens to største redere altså i høj grad erfaringer som skippere. Intet under, at de fleste mindre selvejere fra først til sidst selv førte deres fartøjer.

Et par eksempler på dette kan hentes fra et andet sydfynsk høkerbøttedistrikt, Fåborg. I 1733 kan herfra opregnes 13 fartøjer i fast fart på hovedstaden. Af disse var mindst 8 ført af selvejerskipper, mens et par redere med hver to skibe holdt sig i land. Det største fartøj var Niels Juel Schiønnings, der blev ført af ham selv på tre københavnerure i 1733. Derefter ansatte han en sætteskipper til at tage sig af sæsonens tre resterende, og der udfærdigedes i den anledning et nyt målebrev. Om samme Niels Schiønning hed det i Stiftsrelationen et par år senere, at han var den stedlige konsumtionsforpagter, han havde

gård og galeoth m.v., som kunne vurderes til tilsammen 1600 rdl. Heroverfor en gæld til proprietærer, præster og bønder på tilsammen 1400 rdl. Også her fremgik, at han plejede at lade fartøjet gå til København med korn og fedevarer.

Dette gjorde også Jacob Jørgensen med sin lille jagt på 2½ læst. Hans omstændigheder var ret ringe, »formedelst det brændte fra ham i 1728«, men han ernærede sig af bageri, ved salg af lidt grovvarer, som han hentede i Flensborg, samt altså ved afsætningen af fødevarer i hovedstaden. Dette bekræftes af virksomheden i 1733, der til søs bestod af tre rejser til København og een til Flensborg.

Begge disse, byens største og byens mindste høkerskipper, er i Stiftsrelationen betegnet som købmænd. Begges borgerskab, erhvervet henholdsvis i 1716 og 1719, lød på det samme. I Stiftsrelationen skelnedes mellem tre grupper. For det første kræmmerne, som havde kramboder og tillige solgte »anden vare« - i denne gruppe finder man de to, som ejede mere end eet skib. For det andet »de andre købmænd«, som selv havde fartøj eller befragtede andre. Samt endelig for det tredje »sætteskipper og bådsfolk med drenge«. Skellet går altså et andet sted, end man senere ville sætte det. Ved købmænd forstod man i Fåborg de, der handlede til lands og/eller til vands. Sætteskipper var personer, som »bruger ingen købmandsskab, uden hvad de har til deres føring, som består i en, to a tre tønder gods«. Sidstnævnte begreb er velkendt i international sammenhæng. Når føring også var gængs i provinsdistrikter med fartøjer næsten udelukkende i indenrigsfart, må det betyde, at en hvilkensomhelst skipper under alle omstændigheder havde denne beskedne mulighed for at medføre eget gods.

Et sidste eksempel på en lille selvstændig skipper er hentet fra Horsens, hvor Anders Andersen Hjernøe i 1735 døde fra kone og tre umyndige børn. Bopælen var ganske vist en lejevåning, men i bryggerset stod en brændevinskedel og på loftet lå 12 td rug og 6 td malt. Han døde i februar og havde altså på dette tidspunkt oplagret en del af ladningen til sæsonens første tur med jagten »Jomfru Catrine« på 4½ læst. I 1733 havde farten på hovedstaden været hans eneste beskæftigelse med ialt fem rejser.³²⁹)

De dragørske brændejagters virksomhed er tidligere skildret, men kildeforholdene tillader ikke et indblik bagom det, der fremgår af indberetninger og besejlingsstatistik. Dette kan derimod lade sig gøre

for enkelte af grenåfartøjernes vedkommende. Galeothen »Anna Chatrine« ejedes af Christen Larsen og Anders Christensen, far og søn, hver med sin halvpart. Svigermor og svigerdatter døde henholdsvis i 1739 og 1741 ved forårstide, så man får belyst forholdene to gange på samme årstid. Allerede af besejlingsstatistikken fra 1733 fremgår, at fartøjet sejlede med sønnen som skipper. I sæsonen nåedes da ialt 9 ture i månederne fra april til december. I 1739 ses faderen i et beskedent hus med to stuer, kammer, køkken og bryggers, vurderet til 33 rdl. Og han havde en del af den kommende sæsons varer oplagret i form af 114 favne brænde. Det må have dækket det meste af dette års salg med den 7 læster store galeoth. Sønnen boede i 1741 i en tilsvarende lille ejendom - her en vurdering til 45 rdl - og også han havde ved forårstide brænde, ialt 45 favne, samt et lille varelager bl.a. bestående af stangjern og hør. Dette var nyindkøbt, ikke betalt og lå, da skiftet blev foretaget, endnu i galeothen. Eksemplet dokumenterer beskedne kår, men far og søn ejede selv deres huse, deres fartøj, såvel som det brænde, de transporterede til hovedstaden og dér solgte. Derimod var varer købt sammesteds erhvervet på kredit.³³⁰⁾

Et eksempel en lille generation senere giver en del yderligere oplysninger. Mads Nielsen Koch var borger i Grenå, men havde ingen fast bopæl. Han kan næppe siges at være typisk netop som grenåborger, men derimod nok så meget som brændeskipper. Han var iøvrigt ugift og opholdt sig enten på jagten »St. Jacob«, hvoraf han ejede to trediedele, eller han boede i logi i Laxegade i København. Mads Koch døde på en rejse til lands i Meirup i nærheden af Holstebro, mens skibet med tre mand og en kok lå i Kalø Vig. Dødsårsagen var blodgang - akut dysenteri - men skipper Mads Koch nåede at skrive til sin bror, et dokument, som i al sin nøgternhed godt kan virke lidt rystende.

Han ventede ikke at leve »til morgen« og sendte derfor nøglerne både til sin skibskiste og til det skrin, han havde efterladt i Laxegade. »Den liden tegnebog udviser alting, og i min skrivebog finder du regning og rigtighed uden for bjælkerne, de har kostet mig 10 mk i København, og 3 mark til havnen i Aarhus, 2 vognlejer 3 mk, saa og for jeg gik til Aarhus med passagerer 26 rdl, hvilket du må gøre rigtighed for med Thomas«. Omtalte Thomas var medrederen og regnskabet har altså ikke været ført helt ajour - tre udgiftsposter og een indtægtspost har manglet i bø-

gerne. Iøvrigt oplyste han, at folkene på jagten *var* betalt for den rejse, de nu var på - »Hils Thomas, at han tager en mand til fartøjet« - og broderen opfordredes endvidere til dels at rejse til Kalø for at tage vare på hans efterladenskaber, dels at tage til Meirup for at afregne for begravelsen. Denne forudså han åbenbart betalt af de rede penge, han havde på sig, for herefter fulgte en nøje opregning af mønter og andre værdigenstande, »min sølvske, spænder og knæspænder af sølv, min dåse, 2 par sølverne knapper«. Mads Koch tog ingen chancer, og man mærker Ærgrelsen ved den følgende sætning: »Klæderne er vel intet værd, siden sygen er smitsom«. Brevet sluttede fromt med: »Hils din kone, Gud samle hende og os i sit himmelske rige, Meirup den 27. August 1757, Mads Koch«. - Stod det ikke i grenåbyfogedens protokol, ville man tro, det var en fantasifuld forfatters indtrængende karakteristik af en handelsmand på dødslejet. Kirkebogen bekræfter Mads Nielsen Kochs bortgang under datoen 30. august.³³¹⁾

Skiftets videre behandling giver gode detailler om afsætningen af brænde i København. Mads Koch havde tilgodehavender både hos firmaer og enkeltpersoner for bølgebrænde leveret i større og mindre partier, en del tilsyneladende efter fast aftale om leverancer. Brændeskipperens bøger viste, at han gav kredit. Hertil kom nogle mindre poster for varepartier af anden art ført til eller fra hovedstaden; brændet har været suppleret med stykgods efter tid og lejlighed. Endelig sejlede han også, som det fremgik af brevet, med passagerer.

Stykgodset og passagererne turde have givet ganske gode supplerende indtægter til disse skippere og medvirker til at forklare, at sejladsen i så vid udstrækning, som påvist i kapitel VII, kunne betale sig med fartøjer, som kun havde mulighed for en fuld ladning den ene vej.

Roller som fragtmand og passagerbefordrer i den indenrigske trafik var en væsentlig del af høkerbøtters og brændejagters virke, som de vedvarende udøvede århundredet igennem. I slutningen af perioden finder man dem som annoncører i den lokale avis, således som nedenfor gengivet fra Jydske Efterretninger den 22/6 1798.

»Skipper Hiort agter vil Gud om 2 a 3 Dage at afsejle til København, hvorhen han medtager Fragtgods og Passagerer. Vedkommende behager at melde sig enten hos Skipperen, boendes i Kattevad eller ved Fartøjet beliggende ved lille Brygge«.

Købstadsskipper i norgesfart.

De skibslister fra 1733, som indeholder en rederangivelse, viser, at det oftere var for de lidt større fartøjers vedkommende, at skipper og reder *ikke* var en og samme person. Man vil derfor umiddelbart vente hyppigere at finde en hjemmesiddende købmand og en sejlene skipper i norgesfarten, hvor skibene gennemgående var lidt større. Dette så meget desto mere, som det må have været vanskeligere for en handelsmand at være væk på typisk tre lange ture til Norge end på 5-6 kortere til København. Netop oplysningerne om ejendomsforholdene i Ebeltoft, som citeret i det foregående kapitel - side 168 - viser da også, at af de tre største af stedets fartøjer sejlede de to med sætteskipper. Disse to gik i 1733 netop nordpå.

Ikke desto mindre er det let at finde eksempler på norgesfarere med udstrakt egen handel. Således Michel Pedersen Kolding, hvis 16 læster store krejert i 1746 lå sejlklar i hjemhavnen Ebeltoft, da han i begyndelsen af juni måned afgik ved døden. Om han selv havde tænkt sig at føre den, fremgår ikke, men tretten år tidligere var han i alt fald i flittig virksomhed som skipper. Sikkert er det, at en svigersøn nu skulle afsted. De nærmere betingelser er nøje opregnet i skiftet, hvoraf det også fremgår, at der blev sørget for assurance i København. Boets øvrige aktiver viser vareudveksling med Norge, idet et omfattende tømmerlager blev optalt. Udover krejertens indhold af malt, boghvedegryn, rug og flæsk bestemt for Larvik, rummede »loftet« omkring 150 td malt, mens 80 td opbevarede »over bryggerset« og 26 td rug lå på »høloftet«. Små 90 td af sidstnævnte kornsort var endvidere udstationeret hos to andre navngivne borgere i Ebeltoft og i gården lå 18 favne bølgebrænde. Michel Pedersen Kolding ejede sin købstadgård, $\frac{3}{4}$ af det omtalte fartøj, fjerdeparten i endnu et samt alle de nævnte oplagrede varer.³³²⁾

Om Mickel Colding selv ejede hele ladningen på det sejlklare fartøj, kan ikke ses. Derimod fremgår det af andre eksempler, at det var ganske almindeligt at medtage større eller mindre partier for andre. Et kuriøst tilfælde finder man i opgørelsen efter skipper Peder Madsen, der »med skib, mandskab og gods var blevet i søen« på hjemrejse fra Bergen i 1741.³³³⁾ Bageren i hjembyen mødte op og forlangte sine penge for de honningkager, han havde medsendt både på første og sidste rejse. Hattemageren kom i et tilsvarende ærinde. Overfor skifteretten bedyrede

enken, at dette altid havde været betragtet som noget, der skete på bagerens, respektive hattemagerens, egen regning og risiko, og hun ville ikke vedkende sig at stå i gæld, hverken for solgte hatte eller honningkager. Bageren fik da heller ikke sine penge ved denne lejlighed, for skifteretten henviste ham til almindelig retslig afgørelse. Det kuriøse til trods giver historien i et glimt indtryk både af, at det faktisk var gængs praksis, at varer sendtes op på denne måde, men også at det skete forholdsvis primitivt og ganske uden papirer.

Netop i tilfældet Peder Madsen fra Nyborg, var der dog en anden kreditor, der havde papir på sine rettigheder. Ifølge skibslisten fra 1733 havde skipperen halvpert i fartøjet, en galeoth på 12 læster med navnet »St. Peder«. Den anden halvdel ejedes da af rådmand Larsen, sikkert identisk med den borgmester Larsen, der i 1741 kunne fremlægge en regning på 136 rdl for 80 td byg og 2 td rug. Dette krav blev godkendt af skifteretten. Borgmesteren, som blot solgte kornet til sin medreder, skipperen, var således nogenlunde dækket ind ved forlis - for så vidt boets midler rakte, hvad de knap nok gjorde. Men der var ingen tvivl om, hvem der skyldte hvad, og samtidig får man et godt eksempel på økonomisk afhængighed trods formel selvstændighed.

Mere indviklet var det for skipper Hans Nielsen Stiesøn, som i 1736 i allerhøjeste grad må siges at være død i utide med sine økonomiske forhold i den forfærdeligste uorden.³³⁴⁾ Han havde tilsyneladende sejlet i regulær fragt på Norge med sin egen galeoth »Providentia« på 14 læster. Men han havde ikke sørget for at afregne hverken for den sidste eller den forrige tur. Fragt for 440 td og for 493 td a 2 mk beløb sig til 311 rdl, som boet havde tilgode hos lokale købmænd. Blot skulle der også afregnes for selve salget i Norge og resultatet blev da, at afdøde netto skyldte godt 70 rigsdaler bort. På den ene side fragtindtægter, på den anden side nok også et vidnesbyrd om, at han selv havde haft forskellige jern i ilden.

Selv for en sætteskipper var der ikke nogen klar adskillelse mellem hans egne og principalens pengesager. Da Anders Jensen Ginnerup af Grenå i 1780 faldt overbord og druknede lige nord for byen på hjemrejsen fra Norge, var rederen, købmand Hans Broch, umådelig ivrig efter at få fat i skibsskrinet med dets indhold af bl.a. rede penge. Det interessante er, at det fik han ikke umiddelbart lov til, hvad der

kun kan betyde, at det ikke på forhånd var givet, hvor meget han havde tilgode.³³⁵⁾

Forklaringen på de indviklede afregninger efter sejlads på Norge ligger naturligvis i den relativt selvstændige rolle skipperne *måtte* have i kraft af manglen på kommunikationsmidler mellem den afskibende og kunder/leverandører i Norge. Skipperne har i vid udstrækning været aktive mellemmand og det er derfor ganske forståeligt, at skipperne/købmænd traditionelt kunne nære et ønske om selv ved personlig tilstedeværelse at have hånd i hanke med både transport og salg. Derfor både fortsat den mulighed, at købmanden var sin egen skipper, og samtidig den stadige tendens til at sætteskipperen eller skipperen med varer i fragt handlede på egen hånd ved siden af.

Differentiering mellem »skipper« og »købmand«.

Det foregående afsnits eksempler er stort set alle fra tidligt i perioden, valgt med velberåd hu. Der er nemlig grund til at antage, at der i den senere del af det 18. årh. skete en vis adskillelse af funktionerne mellem købstadsskipperen og købmanden, en ud-

vikling, der efterhånden mere og mere tilnærmede betegnelserne til senere tiders sprogbrug. For Svendborg bys vedkommende er det formuleret således: »Skippernes . . . vilkår i sidste halvdel af 1700-tallet undergik en ændring, idet den selvstændige købmandsskipper - på én gang skipper, købmand og reder - i stigende grad afløstes af sætteskipperen, som kun er funktionær«.³³⁶⁾ Med forbehold for de »udenbys« er dette utvivlsomt en påstand, der holder stik.

Skipperne i nabobyen Fåborg kaldtes tidligt i århundredet for købmænd i borgerskabsprotokollen. Et skifte i betegnelse *kunne* tænkes at afspejle et skifte i funktion. Går man formuleringerne efter forskellige steder, er der imidlertid ikke altid noget udslag at spore. Hverken for Odenses eller Nakskovs vedkommende ændredes betegnelserne århundredet igennem. Begge steder kaldte man sig enten det ene eller det andet, og dermed er man lige vidt. Men netop i Svendborg ses i perioden 1743 til 1807 en interessant udvikling. Nedenfor er de originale betegnelser gengivet.³³⁷⁾

Borgerskaber i Svendborg 1743-1807.

	Købmand	Købmand og skipper	Skipper	Købmand og br.brænder	Sejladslads	Ialt
1743-57	13	24	10	-	3	50
1758-67	5	20	-	-	1	26
1768-77	10	30	6	-	1	47
1778-87	5	12	18	-	1	36
1788-97	8	5	9	-	-	22
1798-1807	20	3	15	13	-	51

Købmand og skipper var langt den almindeligste betegnelse i Svendborg helt frem til sidste fjerdedel af århundredet og først omkring århundredskiftet aftegner et »moderne« skel sig. Senest kom tilføjes brændevinsbrænder. Sidstnævnte kategori skal nok opfattes som temmelig landfast.

En kontrol ved sammenligning med skipperne i sejlads er foretaget for året 1769 og viser, at af de skipperne, som *kan* findes i borgerskabsprotokollen, havde 23 af 29 netop betegnelsen »skipper og købmand«. De resterende fordelte sig på fire skipper, en købmand og en med »sejlads«.

Hvad der skete i Svendborg var tilsyneladende, at sønner, andre efterkommere og øvrige arvtagere efter købmandsskipperne i den senere del af århundredet forblev i land og sendte andre, herunder sætteskipperne fra omegnen til søs. Efternavne som Graa,

Alberg og Qvist er igen og igen truffet som skippernavne i 1730'ernes og 1740'ernes acciseregnskaber. Ved århundredets slutning var dette typiske redernavne i byen Svendborg med ordet købmand foran.

Ægteparret Claus Jacob Clausen og Johanne Alberg er et godt eksempel på denne udvikling. Manden stammede fra Ærøskøbing og fik i 1762 det traditionelle dobbelte borgerskab i Svendborg. Til og med 1765 fungerede han ifølge acciseregnskaberne som skipper, men derefter forblev han i land. Ved sin død i 1791 havde han en fast tilknyttet sætteskipper, der logerede i eget kammer i købmandsgården, som absolut svarer til gængse forestillinger om en sådan, udstyret med krambod, skrivekammer, pak-kammer, nok et pakhus, hørkammer, smørkammer etc. Da enken døde tre år senere i marts måned, ses et karakteristisk tilfælde - ofte mødt - af »navigare

necesse est«. På børnenes værges foranledning mødtes man i midten af marts i anledning af, »at de 30 sider flæsk, som var hos Madam Alberg her at røges, og som nu skal være røget, såvelsom smørret her i boet, formenes beredte tilligemed nogle flere varer at udskibes til København, nu da farten begynder«. Dette skulle udtrykkelig ske med »afdødes skipper«, dvs. den loggerende sætteskipper Koch, som plejede at føre boets fartøj. En klar funktionærstatus.³³⁸⁾

Naturligvis var forholdet langt fra så enkelt, at egen ladning altid førtes på eget skib, hvad enten det var med købmandsskipperen selv ved roret eller der anvendtes sætteskipper. I skiftedokumenterne efter Niels Jensen, købmand, borger og skipper i Svendborg, død 1778, ses, at han blandt andet vekslede mellem forskellige andre skippere indenfor samme år. I 1768 bekom Niels Clemmensen 60 sider flæsk - åbenbart i kommission. I 1774 udskibede han både tre gange varer med Niels Tingberg for et nærmere angivet beløb, mens han sendte 22 halvtønder smør med Peter Rasmussens jagt »for fragt«. En Niels Jensen ses ifølge acciseregnskaberne i fart fra 1751 ubrudt til og med 1773. Er de to identiske, kan man her igen aflæse, hvornår skipperen gik endeligt i land.³³⁹⁾

Udviklingen i Svendborg ser ud til at kunne findes i andre købstæder. Skibslisterne fra 1798 giver ikke oplysninger udførlige nok til at købmændenes sætteskipperne kan gøres op i tal, men det umiddelbare indtryk er, at købmændene dominerede, når det gjaldt ejendomsforholdet til de egentlige købstadsskibe og at disse købmænd i stigende grad holdt sig på det tørre.³⁴⁰⁾ Fra skiftematerialet kan hentes supplerende viden om skipperne, som går i samme retning. I Nakskov døde både Per Hansen Noer og Jacob Krum efter en kuldsejling på fjorden i det tidlige forår i 1791. Begge betegnedes skippere, men efterlod sig kun enker og umyndige børn, hverken store ejendomme, skibe eller vidnesbyrd om egen handel.³⁴¹⁾ Rasmus Hansen Helle var sætteskipper på købmand Bolts fartøj, han boede på Fejø og faldt overbord ved indsejlingen til samme fjord under hjemrejse fra Norge. Igen uden tegn på selvstændig virksomhed.³⁴²⁾ Nomen Faber, som tidligere havde ejet fartøj, sejlede ved sin død i 1804 med et tilhørende købmand Midlerkamp i Nakskov. Nok havde han en købstadgård med pakhus, men da han døde i Ålborg, var det på en rejse med hvide tilhørende den nævnte købmand.³⁴³⁾

Selvom en mindre købstadskipper fuldtud ejede både hus og fartøj, var afhængigheden af f.eks. en lokal købmand ofte stor. Et godt eksempel er høkerskipperen Hans Christian Larsen i Nakskov. Han døde på hjemvejen fra København i 1804 og enken måtte rejse til Kragenæs ved Lollands nordkyst for at ordne begravelsen og »sørge for fartøjets hjembringelse«, som dog i praksis blev forestået af en matros! Ivrig ved ankomsten var købmand Holm, som faktisk kom skifteretten i forkøbet ved at forsegle det skab i skibet, hvori afdøde havde sine papirer. Skipperen havde sejlet stykgods for forskellige på sin jagt »Johanne«, 4 læster, men hertil kom, hvad utvivlsomt interesserede købmand Holm mere, nemlig hvide indladet for ham i Nakskov og afhændet i København - 26 td til en aftager i Grønnegade og 16 td til en i Landemærket, begge utvivlsomt bagere. Til gengæld havde skipperen til Holm indkøbt bl.a. en læst kul, 400 almanakker og 1000 prop- per. Boet havde fragt tilgode fra denne unægtelig noget alsidige købmand, hvis optræden kunne tyde på, at han selv havde ikke så få økonomiske interesser i fartøjets indhold. Men eksemplet viser også, at selv på den korte distance mellem Nakskov og hovedstaden var et og andet overladt til skipperens jugement.³⁴⁴⁾

Vender man sig endelig til en købstadskøbmand med et par egne skibe i fart, er Hans Jørgen Stude i Korsør et godt eksempel. Ganske vist var han oprindelig skipper, men døde i 1808 som falleret købmand - sørullen melder om en svaghed i benene, så her finder man måske forklaringen på, at han i 1798 udelukkende benyttede sætteskipperne, henholdsvis Johan Hansen på »Else Marie« på 19 læster i fart på Norge med en afstikker til Østersøen og Christen Pedersen Kruse på »Haabet«, 6 læster, i fart på østersøhavne. Takket være en truende fallit i 1798, afværget ved en akkord med kreditorerne, kan det ses, at fartøjerne var Hans Jørgen Studes ejendom, og at han iøvrigt sad i en fuldt udstyret købmandsgård med »store og lille pakhus«, brændevinsspakhus, 8 fag bryggerhus m.v. I 1806 gik han endeligt fallit og det ser ud til, at årsagen var lidt for optimistiske transaktioner med kombination af østersø- og norgeshandel. Hvad der i denne forbindelse har interesse er imidlertid, at skipperne ikke egentlig var involverede som andet end netop skippere. Johan Hansen, der døde i 1806, boede i eget hus af beskednen størrelse uden antydning af merkantile interes-

ser, og Christen Kruse logerede som ugift hos principalen i 1801.³⁴⁵) Her var der tale om en gennemført adskillelse mellem købmanden med sine skibe og skipperen, der blot førte dem.

De logerende sætteskipperer i slutningen af århundredet er tidligere truffet - se side 184 - og ofte har deres status vel været betinget af dels ung alder, dels at de ofte kom udefra, trukket til af en voksende handelsflådes behov. Således Niels Taanum i Randers, der i 1798 sejlede tre ture til Norge med Madam Traps galease »Enigheden«. Fartøjet blev solgt samme år, men Niels Taanum stod stadig til rådighed i Randers. I 1801 boede han hos storrederen Rasmus Welling og året efter førte han dennes galease »Ane Kirstine«. Han kom udefra, var født i Ørsted og var ugift indtil han i en alder af 33 år kunne stifte familie.³⁴⁶)

Niels Taanums rolle er der ingen tvivl om, lidt sværere er det at placere Christian Hempel i Fåborg. Han var nevø til en af provinsens mest fremtrædende redere, Jørgen Ploug i Fåborg og boede som 20-årig matros hos denne i 1787. I 1798 sejlede han som skipper med halvfættøren Simon Plougs 16 læster store slup og i 1801 med sammes nye galease på 30 læster. En familierelation og dermed tilsyneladende fast beskæftigelse i en funktionærlignende stilling. Blot havde han borgerskab allerede fra 1790 lydende på »købmand og skipper« og i folketællingen fra 1801 brugtes samme betegnelse.³⁴⁷)

Med Christian Hempel er man fremme, hvor nødvendige forbehold må gøres gældende. Vel lægger det foregående op til en generalisering, men denne må ikke gøres for hård. At skitsere udviklingen i det 18. årh. som gående fra selvejende købmandsskipperes dominans til en adskillelse af de to funktioner og til fremkomsten af henholdsvis den velkendte skibs-

ejende købmand, der dirigerede sejladsen fra »kontoret« i den store købmandsgård, og sætteskipperfunktionæren, der uden forpligtelser boede i sit nette lille købstadshus, når han ikke var til søs - dette vil være at gå for vidt. Af flere grunde.

For det første er der kun tale om en tendens. Den funktionærbetonede sætteskipper såvel som den landfaste købmand vil kunne påvises allerede fra århundredets begyndelse og sikkert tidligere endnu. Og sejlende købmænd såvel som handlende skipperer kan findes i bedste velgående i århundredets slutning.

For det andet har dette kapitel næsten udelukkende drejet sig om købstadfolk, »købmænd« som »skipperer« og disses relationer i netop købstadsregi. Men dette er en såre snæver ramme at sætte. I foregående kapitler er det netop konstateret, at landdistrikternes søgående gårdbrugere og ikke mindst husmænd fik øget betydning især i anden halvdel af det 18. årh. Deres skibe supplerede for de mindstes vedkommende i høkerbøtte- og brændefart og sejlede på linie med såvel købstadernes mindre selvejere og den voksende gruppe købmandsejede fartøjer med sætteskipperer - af sidstnævnte hentes endda mange også fra landdistrikterne. De større sejlede selvstændigt i fragtfart - tonnage i moderne forstand stillet til rådighed - eller de gik, som de hyppigt nævnte thurinere, i sejlads med korn fra østersøhavne til Norge for egen regning og med relationer, der i allerhøjeste grad gik ud over de lokale købstadrammer. Udviklingen i købstæderne kan derfor ikke ses isoleret, men bør rettelig sættes i relief af de højt specialiserede lokalsamfund i Dragør, Svendborgområdet, Fanø m.v., som voksede frem i det 18. årh. og hvis betydning i et bredere søfartshistorisk perspektiv er nok så væsentlig.

XIV. I kanten af landbosamfundet - provinsens søfart i det 18. årh.

I de foregående kapitler er bragt en bred, overvejende deskriptiv analyse i tre dele. I kortest mulig formulering har emnet efter tur været henholdsvis de kongerigske provinsers skibe, deres skibsfart og skipperne. Arbejdet har kun i ringe grad kunnet støtte sig på tidligere generelle eller specielle behandlinger af disse emner, og dermed har det ikke fra

begyndelsen været muligt at lægge det an som et »opgør« med hidtidig forskning, en præsentation af nye synspunkter i en standende diskussion eller lignende. Dette turde have været en svaghed, men vel tillige en fordel, idet rammerne har kunnet sættes frit, så frit, at det har lignet en sejlads udi det ukendte uden sikker viden om, hvad der ville dukke op i

horisonten. Et og andet har dog vist sig, men når hovedresultaterne er opsummeret, som det gøres nedenfor, melder sig gentagne gange uundgåeligt et »hvorfor«, som derefter i det følgende vil blive søgt besvaret. Det må i den forbindelse nok forudskikkes, at ligeså lidt, der på forhånd har foresvævet forfatteren elegante forklaringer på alt, ligeså lidt kan der loves endegyldige svar på samtlige spørgsmål. Tværtimod. Ethvert forsøg på at påvise en årsagssammenhæng synes automatisk at rejse nye problemer. Man kan finde det frugtbart, men ligesåvel frustrerende, især når man kun altfor godt kender de materialemasser, som ved gennempløjning kunne bidrage til bedre løsninger.

I første del er påvist en fordobling af provinstonnagen i perioden som helhed, begyndende i årene før århundredets midte og med visse svingninger fortsat til efter århundredskiftet. I tiden mellem 1733 og 1750 er endvidere konstateret en ændret lokalisering af flåden til ugunst for østjyske og lolland-falsterske tolddistrikter. I den resterende del af perioden stod handelsflåden i sidstnævnte område fortsat svagt, de vestjyske gik derimod efterhånden stærkt frem, mens de øvrige egne havde et nogenlunde konstant indbyrdes forhold. Samtidig koncentreredes flåden i færre distrikter - der blev større afstand mellem de største og de mindste - og tonnagetilvæksten skete dels i kraft af stigende antal, dels ved forøget skibsstørrelse. En type som jagten blev mere og mere fremtrædende, mens ældre råsejlere som krejert og skude forsvandt tidligt i perioden, idet betegnelsen skude dog holdt sig på den nordlige del af Vestkysten. Endnu et typeskift fandt sted: Overgangen fra galeoth til galease, som, hvor intrikat forholdet mellem betegnelser og realiteter end måtte være, dog synes at betyde fuldbyrdelsen af et skifte fra rundgattede til spejlbyggede fartøjer. På den sydlige del af Vestkysten kom endelig everten til at spille en rolle, der svarede til jagtens i østdanske farvande.

For selve sejladsens vedkommende viser anden del en specialisering tolddistrikterne imellem i forholdet til henholdsvis København og Norge. Denne specialisering kan spores perioden igennem, samtidig med at aktiviteten generelt gik i vejret overalt. Sejladsen blev dog ikke varetaget af de samme grupper. Størst kontinuitet var der i den karakteristiske høkerbøttefart, hvor fartøjer fra en række distrikter gik som penduler mellem hjemsted og hovedstad, en fart, der i de sidste årtier af århundredet inddrog

skibe fra stadig flere lokaliteter. Større elasticitet finder man ved en anden »type«. Dragørske brændejagter og brændegaleaser kom tidvis til at spille en meget dominerende rolle på bekostning af især østjyske, idet der imidlertid også på dette felt skete en supplerings med andre i periodens slutning. I de sydøstlige tolddistrikter vandt fartøjer fra Hertugdømmerne - i første række marstallere - i nogen grad indpas med et sejladsmønster, der som dragørskippernes udmærkede sig ved en smidig tilrettelæggelse efter mulighederne og derved adskilte sig fra den stive struktur, som den store analyse af sejlvanerne i 1733 afslørede som karakteristisk for de fleste provinsdistrikter. Endelig forsvandt de københavnske småskibe tidligt næsten helt fra indenrigsfarten.

Det andet vigtige felt, norgesfarten, varetoges i 1730'erne i første række af danske fartøjer, men den norske andel - med relativt større skibe - var stigende og sluttede med at være på niveau med den danske. Tømmeret, der sejlede mod syd, krævede større tonnage end det korn og de fedeverar, der sendtes mod nord. Ligesåvel som der var tonnageoverskud fra København til provinsen, var der næsten kun skibe i ballast fra provinsen til Norge. Ikke omvendt.

Endelig er provinsflådens deltagelse i egentlig udenrigsfart konstateret at have haft stigende omfang, omend den især for de fjerneste destinationers vedkommende må siges dels at have været af marginal betydning, dels overmåde konjunkturbestemt.

Af tredje del fremgår, at de fleste fartøjer ejedes af en enkelt eller i det højeste nogle få personer og da meget hyppigt i form af »familierederi«. Undtagelser fra dette fandtes tidligt i perioden ved Vestkysten og senere for de større skibes vedkommende, eksempelvis i et købstadsdistrikt som Odense. Egentlig lidt imod forventning har et mere differentieret partrederi ikke kunnet spores i nogle af de områder, hvor den hjemmehørende tonnage steg stærkest. Endvidere er påvist, at skippere fra landdistrikter - i vid udstrækning selvejere - fik en stigende betydning på trods af gældende bestemmelser, men ikke desto mindre i større eller mindre udstrækning med myndighedernes billigelse. Endelig er termene »købmand« og »skipper« analyseret, og mens købstædernes søfart før århundredets midte havde et stærkt islæt af personer, der på een og samme tid både sejlede, handlede og ejede fartøjer, gik udviklingen i periodens senere del i retning af flere landfaste købmænd i samarbejde med mere eller mindre selvstæn-

dige skippere. Landdistrikterne bidrog imidlertid med et yderligere tilskud af selvejerskipper, samtidig med at købstæderne rekrutterede sætteskipper udenbys fra. Provinsløften i det 18. årh. kan dermed kun i stadig mindsket grad karakteriseres som en egentlig bynæring.

Efter at brikkerne således er stillet op, kan provinsløften søges indplaceret i det 18. årh.'s almindelige økonomiske udvikling. Det skorter unægtelig på anvendelige tal fra denne periode, hvor prisserier og en befolkningsstatistik stort set er det eneste, der står til rådighed - sidstnævnte af gode grunde endda koncentreret om de sidste årtier af århundredet.³⁴⁸) Hertil kommer almindelige antagelser om en stigning i landbrugsproduktionen, hvorimod det for byerhvervene i provinsen har været konkluderet, at der næppe var tale om nævneværdig produktionsstigning. Dette sidste i stærk kontrast til den kraftige udbygning af København og denne bys stærkt øgede aktiviteter indenfor søfart og handel, som medførte en reel økonomisk vækst. Økonomien er beskrevet som liggende nær op ad »nutidige udviklingslandes dual-economy« med en markant forskel i væksthastighed mellem hovedstad og provins. I økonomiske termer er det udtrykt med, »at multiplikatoreffekten i datidens økonomi geografisk set har været meget begrænset«.

Når man skal forklare sig tonnageudviklingen, som den fremgår af Fig. 4, forekommer det imidlertid svært at komme udenom hovedstaden i en rolle som en art »lokomotiv«, der med sin stigende efterspørgsel efter fødevarer og brændsel virkede som en drivkraft for provinsløften. Dette ikke alene i de sidste årtier af århundredet, men også tidligere når man tager de københavnske besejlingstal i betragtning. (Se side 133). I den forbindelse kan det nævnes at en stort set uudnyttet kilde til belysning af København som aftager af indenlandske varer transporteret ad søvejen foreligger i form af den nogenlunde velbevarede række af acciseregnskaber fra årene 1717-1770.³⁴⁹)

En faktor, der må tillægges betydning på linie med afsætningen i hovedstaden, er naturligvis tonnagebehovet i forhold til Norge. Med sikkerhed kan man konstatere højere besejlingstal også på dette felt i 1769 sammenlignet med 1733. (Fig. 27). Megen omtale er blevet krisen i 1730'erne til del, men det er gjort gældende (side 122), at eftersom sejladsen i 1733 ikke generelt kan ses at have ligget lavere end i

begyndelsen af århundredet, var der ikke tale om nogen »transportkrise«, hvilket ikke udelukker en utilfredsstillende pris på korn set med de afskibendes øjne. På lang sigt må afsætningsmulighederne i norske havne have haft betydning på linie med København. Parallellen bliver endnu mere slående, når man tager væksten i den »større« norske søfart i betragtning. Desværre mangler her et anvendeligt talmateriale til sammenligning, men ved siden af svingende høstudbytte nordpå, må provianteringen af de norske skibe have spillet en betydelig rolle. Også her kan der peges på et uudnyttet materiale. De norske toldregnskaber vil med fordel kunne inddrages også til at belyse afsætningen af danske varer; bevaringstilstanden skulle være bedre end for det danske regnskabsmateriale vedkommende.³⁵⁰)

Ikke mindre interessant er den stigende norske andel af den mellemrigske sejlads, som i første række er set i forbindelse med forøget afsætning af tømmer i danske provinsdistrikter. Her er det omvendt en dansk efterspørgsel, der endda ser ud til at have været større allerede i 1769 sammenlignet med 1733. Stigende forbrug i provinsen må ligeledes ligge bag de mere tungtvejende returladninger fra hovedstaden, der har kunnet aflæses af stikprøver sent i perioden. (Se side 142).

Alt i alt må den stigende tonnage og de højere besejlingstal i de kongerigske provinser derfor primært ses i forbindelse med hovedstadens og Norges forøgede behov, sekundært som provinsens egen forøgede efterspørgsel, som gav sig udslag i mere norsk tømmer på norsk køl og større returladninger i egne fartøjer fra hovedstaden. Kort sagt, der kan konstateres en afledet vækst i transportsektoren.

Især for anden halvdel af århundredet kan endnu en forklaringsmulighed drages ind: udenrigsfarten som *selvstændigt* virkende faktor. Når det gælder de fjerneste destinationer, er det imidlertid påvist, at der var tale om et stærkt konjunkturbetonet fænomen med marginal betydning. Man kunne derfor vente, at kurven på Fig. 4 ville få et betydelig mere jævnt forløb, hvis man trak de største skibe ud. Dette gælder dog kun til en vis grad. Der er ved udarbejdelsen af Fig. 4 i så vid udstrækning gjort brug af interpolation, at det ikke er fundet forsvarligt generelt at arbejde med en fordeling på størrelsesgrupper, men analyserer man et par velbelyste år, henholdsvis »toppen« i 1789 og »bunden« i 1793, viser der sig følgende.³⁵¹)

Handelsflåden i 37 distrikter.

	antal	under 20 kmcl.		
		index	kmcl.	index
1789	398	100	4264½	100
1793	356	89	3821½	90

	antal	20 kmcl. og over.		
		index	kmcl.	index
1789	138	100	4322½	100
1793	114	83	3669½	85

	antal	total		
		index	kmcl.	index
1789	536	100	8587	100
1793	470	88	7491	87

Der er et udslag til ugunst for de store skibe efter en nedgang i den samlede flåde, men det kan ikke siges at være særligt stort. Og sammenligner man med beskæftigelsen af større skibe »Vest for Kap Finisterre«, som den afspejler sig i opgørelsen over algierske søpas på Fig. 29, ses 1789 faktisk her at være »bund«, mens tallene for 1793 lå højere! Brugen af de større fartøjer må have været skiftende i takt med mulighederne; de kunne anvendes flere steder. Men først og fremmest kan man af ovenstående tal konkludere, at fluktuationerne på Fig. 4 afspejler en konjunkturfølsomhed for provinsflåden som helhed.

I grove træk svarer Fig. 4 da også til konjunkturudviklingen, som man f.eks. har illustreret den ved prisindex for fødevarer og brændsel i København.³⁵²⁾ Den mest bemærkelsesværdige undtagelse er allerede tidligere strejft. (Side 29). Under århundredets mest markante omslag i 1783 fortsatte provinsflåden at vokse i modsætning til hovedstadens.³⁵³⁾ En hypotese, som ikke kan bekræftes af det foreliggende materiale, kunne gå ud på, at brugte skibe fra København endte i provinsen, erhvervet for en billig penge. Samtidig kunne dette indicere, at provinsdistrikterne udfra en vækstbetragtning i lidt højere grad var ved at kunne stå på egne ben i slutningen af århundredet. Efter århundredskiftet deltog provinsskibene ganske vist *ikke* i forøget omfang på de fjerneste destinationer, jfr. Fig. 29, men til gengæld deltog de flittigt i sejlads mellem Østersøen og Norge.³⁵⁴⁾

Specialiseringen mellem Norge og hovedstaden kræver også en forklaring. For det første synes valget af sejladsretning så rodfæstet og traditionsbestemt, at oprindelsen må skulle søges i det 17. årh. -

om ikke længere tilbage. For det andet må denne arbejdsdeling vel fortrinsvis ses i lyset af basale geografiske omstændigheder. Dette er en selvfølge for Vestkystens område, og derudover var det stort set bæltedistrikter, nordvendte og østjyske, der havde norgesfart, mens det var sydvendte og i al almindelighed de østligste, hvorfra man sejlede på København. Når trafikken tværs over Kattegat ikke desto mindre var intens, skyldtes det i første række brændet, som i den grad var en nødvendighedsartikel, at transporten heraf gik på tværs af, hvad man muligvis umiddelbart fandt mest bekvemt. Fristende ville det være at lancere en »det 18. årh.'s energikrise«, idet hovedstadens behov for brændsel ser ud til at have været vanskeligt at dække. (Se side 136).

Den ændrede lokalisering af provinsflåden, der sporede inden midten af århundredet, må til en vis grad kunne ses i denne sammenhæng. For visse østjyske distrikters vedkommende - Grenå og Ebeltoft - skulle det være påvist, at konkurrerende brændejagter fra Dragør i forbindelse med udhugningen af skovene kan tillægges adgørende betydning. I denne forbindelse forekommer det også påfaldende, at de sidste gammeldags råsejlere, krejter og skuder, i størst tal hørte hjemme netop ved østjyske distrikter. Set fra et effektivitetssynspunkt kunne bomsejlere, der kunne gå tættere til vinden, tænkes at have været en fordel, når det gjaldt om at få flyttet mest muligt brænde på kortest mulig tid. Set i forhold til høkerbøtternes traditionelle 5-6 københavnerture og norgesfarernes tre årlige rejser, må netop brændetransporterne i en helt anden grad have krævet hurtig sejlads for at være rentable. I dette tilfælde ser gennemgangen af skibstyperne i kapitel V derfor ud til at have resulteret i et bidrag til forklaring af udviklingen, hvorimod skiftet fra galeoth til galease virker mere uigennemskueligt, hvor meget det så end er typisk for de vanskeligheder af terminologisk art, som plager udforskningen af en stor del af det 18. årh. Et spejlbygget fartøj *kan* imidlertid have været nemmere og billigere at bygge end et rundgattet.

Alt dette rækker dog ikke til at forklare, hvorfor eksempelvis flåden i det norskvendte Århus var i tilbagegang helt til midten af 1770'erne, samtidig med at dette tolldistrikt var et af de relativt få, hvor sejladsen på alle felter var gået tilbage i 1769 sammenlignet med 1733. Man kunne pege på et af de felter, der i datiden i høj grad optog sindene, havneproblemerne, som unægtelig i denne afhandling har

fået en stedmoderlig behandling, kun strejft af og til i kapitel VII. Også her foreligger et omfattende materiale, som venter på en gennemarbejdelse, men undersøger man i dette netop forholdene i Århus, får man ingen hjælp.³⁵⁵) I 1774 indberettes faktisk, at havnen i denne by var brugbar. Man ender derfor i den ikke særligt tilfredsstillende situation at skulle henvise til hypotetiske lokalt bestemte faktorer, som blot ikke giver sig tilkende i det foreliggende materiale.³⁵⁶)

Tilsvarende er det vanskeligt at forklare sig den relative tilbagegang for Lolland-Falster tidligt i perioden. I Nakskov var flåden således i stagnation før marstallernes opdukken i 1750'erne. Herefter er der imidlertid ingen tvivl om, at konkurrencen fra ærøboerne i resten af perioden havde *sin* store betydning.

Når man opregner tonnagen i de østjyske såvel som de lolland-falsterske distrikter *samlet*, var der i absolutte tal dog kun tale om en moderat tilbagegang. Hvad der først og fremmest må betones, er, at disse områder ikke umiddelbart fik andel i den vækst i handelsflåden, som begyndte i 1740'erne. Og hermed er man fremme ved faktorerne bag denne fremgang og den tydelige tendens til koncentration i færre distrikter, som er påvist.

Set udefra kan udviklingen forstås i sammenhæng med det almindelige konjunkturforløb, som skitseret ovenfor. Det kan formuleres som et forøget træk på provinsens ressourcer. Set indefra må der have været en række faktorer, der har været bestemmende for, hvor den hjemmehørende flåde voksede. Der må have været tale om lokalt initiativ, lokal foretagssomhed eller hvordan man nu vil betegne reaktionerne set i forhold til de til enhver tid givne omstændigheder og muligheder.

I tidligere kapitler er der gjort meget ud af at karakterisere holdningen, som den giver sig udtryk i købstædernes besvarelser i Stiftsrelationerne fra 1735-36. (Se side 120 og 122). Der var tale om en glorificering af fortiden, dels fremtrådte klart tidens idealer om egne varer på egen køl.³⁵⁷)

Især købstadssynspunktet om det ønskelige i transport med egne skibe i udvekslingen med den nærmere eller fjernere omverden hører hjemme i, hvad man kan kalde en art »købstadsmerkantilisme«. Det gjaldt om at »balancere« i forhold til andre, herunder nabokøbstæder. Dette findes også meget klart udtrykt senere i århundredet hos en »lokaløko-

nom«, C. M. Olrik, hospitalsforstander i Helsingør. Denne udgav i 1773 en afhandling om staden Ålborgs handel i 1769, hvori han med direkte brug af toldbogsmateriale og ved hjælp af værdiberegninger opstillede en formelig handelsbalance for denne by set i forhold til hver eneste lokalitet, man stod i søværts forbindelse med. Opgjort sted for sted.³⁵⁸) Denne snævre beregning af gevinst og tab i forhold til andre kan antage karakter af det latterlige, men siger sikkert noget væsentligt om tidens holdning.

Der er en tankevækkende overensstemmelse mellem dette syn og den stive struktur i sejladsen i 1730'erne. Det normale var netop en tosidig udveksling med tilbagevenden til udgangspunktet, et bytte mellem hjemhavnen og en enkelt destination, som naturligvis helst skulle give gevinst.

Der ser ud til at være en nær sammenhæng mellem tonnagetilvæksten og et brud med denne traditionelle centrering omkring købstædernes udveksling med omverdenen. Det var i første række dragørfartøjer, senere fremmede grupper med marstallerne i spidsen og også kongerigske fra Fanø, Sønderho, svendborgområdet og en lang række mindre lokaliteter - alle skibe, som i større eller mindre grad indgik i sejladsmønstre, som ikke nødvendigvis havde noget med hjemhavnen at gøre. De mindre afsøgte mulighederne indenrigs, de større efterhånden også udenrigs og blev eventuelt væk i længere tid ad gangen. Jævnside hermed fik en mindre række betydelige købstadsdistrikter også en udstrakt fart med skibe, hvoraf nogle under højkonjunkturer sendtes så langt væk som til Vestindien.

Når det gælder de spændende vækstområder udenfor købstæderne, var de alle kendetegnet ved i forvejen at have forbindelse med fiskeri og lodseri - Dragør, Hornbæk, Nyord, Fanø - eller de havde tidligere været rekrutteringsområde for søfolk til handelsflåden andetsteds - Svendborgs omegn og den sydlige del af Vestkysten. En tradition for maritim virksomhed må have været en betydningsfuld faktor.

Endvidere synes ensidigheden i et sådant specialiseret milieu at have betydet en styrke - eller omvendt: ekspansionsmulighederne lå vel kun til søs. Ejendomsretten til fartøjerne holdtes overvejende indenfor en lokal kreds med familierederi som en karakteristisk foreteelse. Finansieringen af skibene kan forekomme at være svært forklarlig i betragtning af deres relativt høje værdi i forhold til fast ejendom,



FIG. 32. Dansk galease med brænde, som tydeligt ses stablet på dækket. Niels Truslew, 1805. (*Kobberstiksamlingen*)

men dragørskipperne såvel som andre begyndte med små fartøjer og skiftede siden til større. Dette kan aflæses af de generelt stigende skibsstørrelser og også af eksempler givet i det foregående. (Se side 138 og 176). Efter alt at dømme har man disse steder prioriteret den »flydende kapital« meget højt, og den videre udvikling må i vid udstrækning være sket ved en tilbagepløjning, en stadig reinvestering i kombination med tilbageholdenhed i andre henseender. Med karakteristikken af dragørboerne, der rostes for flid og stræbsomhed, tilkendegav den indberetende regimentsskriver i 1771 sikkert, at de i meget høj grad levede op til *andre* af tidens idealer.

Hertil kommer endelig den indirekte, omend næppe ubetydelige støtte til mange af landdistriktsskipperne, »husmændene til søs«. I det omfang skipperne fik held til at smyge sig uden om »borgerlig tyng« i kraft af at holde sig fri af borgerskab og/eller bopæl i købstæderne, må de i realiteten have nydt godt af en skattebegunstigelse. At der var økonomi involveret i uafhængighedstrangen turde være åbenbart. Og

myndighederne lukkede i mange tilfælde øjnene så længe som muligt eller medvirkede som Admiralitetet aktivt med dispensationer fra gældende love og forordninger. Man kan derfor af gode grunde ikke finde nogen positivt formuleret politik til ophjælpning af denne provinssøfart. Lovgivningen haltede efter udviklingen og i en række tilfælde er det påvist, at forandringer i gældende bestemmelser må forstås som en legalisering af praksis, hvad enten dette nu gjaldt navne i målebrev eller sætteskipertilladelser. (Se side 43 og 163).

Tilsvarende synes man også lovgivningsmæssigt at have fulgt op efterhånden, når det gælder købstædernes rettigheder i forbindelse med udenrigshandel. Et centralt punkt var oplagsrettigheder, og med forordningen om »de fire species« fra 1726 fik København for en kort tid eneret på oplag af vigtige importvarer. Dette kan betragtes som et højdepunkt af centralisme i det 18. årh.'s erhvervspolitik. Herefter gik det den anden vej. Groft taget kan udviklingen i den sene del af perioden karakteriseres som en

stadig udvidelse af retten til transit- og kreditoplag, generelt indført for alle købstæder med toldforordningen af 1797.³⁵⁹)

Tilbage står at anskue provinsens søfart i forhold til landets hovederhverv, landbruget. I mange henseender var skippere og andre søfarende selv landbrugere. Boede de i mindre købstæder, var husdyr og jord i bymarken almindeligt, og opholdt de sig på landet, var tilknytningen hertil naturligvis ikke mindre. Talrige husmænd med jord eller egentlige gårdmænd er fundet som skippere og eksempler i det foregående er anført. Men i antal fylder selv tusind fartøjer med deres skippere og øvrige besætning ikke så forfærdelig meget i forhold til den øvrige befolkning udenfor hovedstaden. I den forstand var de en marginalgruppe. Og i deres virksomhed beskæftigede de sig ligeledes med noget marginalt, en transport

af varer til og fra et iøvrigt stærkt selvforsynende landbrug. Marginale var vel også deres muligheder økonomisk set, både positivt og negativt. Nogle blev velhavende, andre i høj grad det modsatte og de havde en erhvervsrisiko - de kunne »blive i søen«.

Marginalbetragtningen kan endelig gøres altomfattende, som antydtes med overskriften til dette kapitel. Denne afhandling har beskæftiget sig med skibe, skibsfart og skippere i kanten af det agrare Danmark i det 18 årh. Det skulle være demonstreret, at en søfartshistorisk indfaldsvinkel har været frugtbar, idet der vel til en vis grad er røkket lidt ved en meget traditionsbetinget skillevæg mellem byhistorie og landbrugshistorie. Kan hændes, at provinssøfarten i den almindelige historiske bevidsthed ville blive placeret mindre marginalt, hvis man gik mere på tværs af dette skel.

Noter og registre

Forkortelser anvendt i noterne:

ADM	Admiralitetet, i Søetaten, RA. Et efterfølgende løbenummer angivet pågældende bind eller pakke - alt er ordnet i een fortløbende række.
Da.Kanc.	Danske Kancelli, henvisninger svarer til Vejledende Arkivregistraturer I, se litteraturlisten, RA.
Fogtman	Fogtmans rescripter, se litteraturlisten.
Fol.Reg.	Folioregistratur med efterfølgende løbenummer henviser til registraturlisten opstillet på registraturlisten, RA.
Gen.Toldk.	Generaloldkammerets arkiv, RA. Jfr. Vejledende Arkivregistraturer bd. II i litteraturlisten.
H & S	Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.
KB	Det kongelige Bibliotek.
Komm.Koll.	Kommercekollegiet. Fra 1704 på SA, fra 1735 på RA, jfr. Fol.Reg. 215 og 215a.
LAK	Landarkivet for Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm.
LAO	Landsarkivet for Fyn.
LAV	Landsarkivet for Nørrejylland.
RA	Rigsarkivet.
Rtk.	Rentekammeret, RA. Efterfølgende talangivelser svarer til Vejledende Arkivregistraturer bd. XII i litteraturlisten.
SA	Københavns Stadsarkiv.
V.A.I	Vejledende Arkivregistraturer I, se litteraturlisten.
V.A.II	Vejledende Arkivregistraturer II, se litteraturlisten.
V.A.XII	Vejledende Arkivregistraturer XII, se litteraturlisten.

Noter I

- 1) Trykte toldruller 1683, 1686, 1691, 1732, 1762, 1768 og 1797. Vedrørende bevarede toldregnskaber, se Anders Monrad Møller: Kongerigske toldregnskaber fra det 18. århundrede. Fortid og Nutid bd. XXVI, p. 86-103, 1975.
- 2) Jfr. Kirsten Glamann: Det ældste danske kommercekollegium, i Festskrift til Astrid Friis, Kbh. 1963, p. 123-142.
- 3) Grundstammen i kollegiets arkiv er bevaret og består af resolutionsprotokol, memorialprotokoller og missiveprotokoller, hvortil henvises i det følgende. SA.
- 4) Komm. Koll. Missiveprot. 23/2 1704, SA.
- 5) *ibid.* 25/2 1704.
- 6) Rtk. 2241.42 til samtlige renteskrivere. 4/3 1704. RA.
- 7) Renteskriverne havde en »pukkel« af ureviderede regnskaber på dette tidspunkt. Jfr. J. Boisen Schmidt: Studier over statshusholdningen i kong Frederik IV's regeringstid. Kbh. 1967. p. 101 ff.
- 8) Komm. Koll. Resol. prot. 25/2 1704 og Missiveprot. 1/3 og 17/5 1704. SA.
- 9) *ibid.* Missiveprot. 17/3 og 26/4 1704 samt Rtk. 2241.42, 27/5 og Rtk. 2243.66, 31/5 1704. RA.
- 10) Komm. Koll. Missiveprot. 10/6 1704 og 19/7 1704. SA.

11) *ibid.* Memorialprot. 26/1 1705.

- 12) *ibid.* Resol. prot. 25/11 og 2/12 1707, Missiveprot. 28/11 1707. Indkomne toldekstrakter kan spores i resolutionsprotokollen fra 9/1 til 5/3 1708, derimod ikke for følgende år. Tabelbearbejdelsen er bevaret i RA, Da.Kanc. D 123. Kopibog for Projekter m.m. fra Frederik IV's Tid. Forbindelsen med Kommercekollegiet fremgår ikke direkte, men sandsynliggøres af de omhyggelige dateringer ved hvert enkelt toldsted. Generelt 1707, i to tilfælde 1702 og eet fra 1704. I nok et tilfælde - Trondhjem - anføres 1709, hvilket stemmer overens med Komm. Koll. Missiveprot. 3/5 1709, hvor man bl.a. netop udbeder sig lister fra Trondhjem og Bergen stifter. Man har næppe fået fra Bergen, da man her måtte nøjes med tal fra 1704. Undtagelsesvis er for Præstø dateret 1705.
- 13) København angivet med 122 fartøjer på 6095½ læst, alle over 5 læster. Her bemærkes dog: »Waterschouten siger, at der er mange flere smaa skiberomme som farer paa Norge, Island, Færøe og Østersøen og sig ikke hos ham har angivet« - hvilket svarer til at Waterschouten netop var den person, man henvendte sig til i 1707, jfr. Komm. Koll. Missiveprot. 28/11. Derimod er dateringen i Da. Kanc. D 123 af tallet for København usikker. Ao 1728 *kan* være datering af den anførte talangivelse, men ligesåvel af hele afskriften af manuskriptet. (Det kan bemærkes, at denne skævhed i Waterschoutens materiale går igen århundredet igennem. Småskibene forhyrede ikke hos ham).
- 14) Komm. Koll. Resol. Prot. 3/4 1708, SA. jfr. dog Rtk. 2215.316, udkast til toldrulle 1722-24, RA. Jfr. endvidere note 16).
- 15) Jfr. Gen. Kommis. ordre 24/12 1711, ref. i Svendborg Magistrats Kopibog under 4/3 1711, samt Kgl. bef. af 16/3 1712, ref. *ibid.* 22/3 1712, LAO. Se endv. Rtk. 2243. Sjæll. Renteskriverkontor, Ordres- og Missivebog litra Z, p. 56. RA.
- 16) Jfr. Københavns Stadsarkiv, folioregistraturen over Kommercekollegiet med Axel Linvalds bemærkninger.
- 17) Komm. Koll. Resol. Prot. 5/2 1723, SA. En tak til Peter Uffe Meier for en meget nyttig henvisning.
- 18) Komm. Koll. Resol. Prot. 26/2 1723, 27/3 1724 og 24/4 1724, samt Missive Prot. 13/2 1723 og 5/4 1724, her formularen. SA.
- 19) Placat af 1/6 1726 samt Rtk. skrivelse af 31/8 1726, set f.eks. i Århus Rådstue (D2-166), Kopibog fol. 164, 10/9 1726, LAV, og Helsingør Rådstue, nr. 70, Kopibog for rentekammersager 1719-34, 5/9 1726, LAK.
- 20) Jfr. f.eks. Ålborg Rådstuearkiv (D1-132), Kopibog fol. 131 ff under 23/12 1729, LAV. Her ref. af skrivelse til stiftamtmand fra Rtk., fra stiftamtmand til magistrat og magistratens svar. Selve genopbygningskommissionens arkiv er ikke bevaret, jfr. V.A. XII, p. 233.
- 21) ADM 259, Kopibog 31/10 1732, RA, og f.eks. Ålborg Rådstuearkiv, (D1-133) Kopibog 24/11 1732, LAV. Tilsvarende lister for Norge beordredes i 1734, se Da.Kanc. Norske Tegnelse 12/2 1734, RA.
- 22) Komm. Koll. RA. Fol. reg. 215, pk. nr. 28-30.

- 23) ibidem, Journal 1736 nr. 22, 1737 nr. 339-40, 1738 nr. 793.
- 24) ibidem nr. 43, Brevprotokol 8/2 1745, ekstrakterne meget sparsomt bevaret, flest fra Norge.
- 25) ibidem nr. 42, Missive og ordres protokol 11/3 1741 og nr. 43, Brevprotokol 23/4 samt 30/4 1746.
- 26) Faktisk fungerede ordningen i det mindste formelt lige til 1862, da den blev ophævet, jfr. Indenrigsministeriets Cirk. af 10/11 1862, Fogtman.
- 27) Fra 1735 var optællingen stiftsvis også gængs for den da påbegyndte befolkningsstatistik. Indsamlingsproceduren var opbygget på lignende vis, her dog med biskoppen som gennemgangsled, jfr. Hans Chr. Johansen: Befolkningsudvikling og familiestruktur i det 18. århundrede, Odense 1975, p. 12.
- 28) De norske problemer belyst i Anders Monrad Møller: Bergenskibe 1741-45, Lister over norske skibe fra midten af 1700-årene. Sjøfartshistorisk Årbok, Bergen 1976.
- 29) Jfr. Århus Stiftamt (B 5 A) nr. 189 og Ålborg Rådstuearkiv (D1) nr. 137, fol. 131. LAV.
- 30) Sjællands Stiftamt, diverse sager 1741-49. Her er Dragør med, men faldt ud i 50'erne - jfr. Stiftamtmandens kopibog 1753-55, LAK. Til gengæld skrev stiftamtmanden i Ribe ikke alene til købstæderne, men også til Skads og Vester Herred. (B9-29) fol 924 under 29/4 1746. LAV.
- 31) Tabellerne findes henholdsvis KB, Ny kgl.S.701 c og RA, Komm.Koll. pk.409 og enslydende i RA, Mallingatan, Statistik F, jfr.endv. Edvard Holm: Danmark-Norges Historie 1720-1814, bd. 2, p. 529 og 541, samt bd. 3, 2 afd. p. 289 og 293.
- 32) Århus stiftamt (B 5 A) kopibog, nr. 16, 23/7 1746, nr. 18, 26/5 1747 og 28/5 1748. LAV.
- 33) Jfr. Komm. Koll. nr. 52, Journal 6/3 1748. RA.
- 34) E. Holm, op.cit. bd.2, p.541 og Århus Stiftamt (B 5 A) nr. 228. LAV.
- 35) N.D.Riegels: Christian den siettes Levnetsbeskrivelse, Kbh. 1798, p.359 og Eutropii Philadelphi (Erik Pontoppidan): Oeconomiske Balance . . . Kbh. 1759, p.109.
- 36) Århus stiftamt, (B 5 A) kopibog, nr. 18, 18/3 1749, LAV, og Sjællands stiftamt, Kopibog 1749-51, 17/2 1750 samt ibid. Diverse sager 1741-49. LAK.
- 37) Komm.Koll. Brevbog 20/3 1750. 4 stiftamtmand rykkes for ialt 6 sæt lister for årene 1748-49. RA.
- 38) Komm.Koll. nr. 8, Forestillinger og Resolutioner, 21/5 1751. RA.
- 39) Komm.Koll.pk. 409 og Mallingatan, Statistik F - enslydende, RA. jfr. også E. Holm, op.cit.3 bd. 2 afd. p. 293.
- 40) Tabel i Komm.Koll.pk. 409 med tilføjet datering: (1767). Denne datering bekræftes af tilsvarende bevaret i Kbh. Toldregnskaber pk. 176 (sjællandske skibe) og i Mallingatan (fynske og jyske), RA. - der er kun for Skagens vedkommende en mindre afvigelse, ellers er samtlige enslydende.
- Derimod har Mallingatan forkert daterede totaler for Kbh. og Kongeriget angivet at gælde for 1770. (Citeret af E. Holm, op.cit.bd.4, 1 afd.p.393) Det rigtige turde være 1767. Den endelige bekræftelse på samtliges datering til 1767 fås ved den i teksten nævnte kontrol med toldregnskaber.
- 41) Når Viborg stift ikke er med i 1767-tabellen skyldes det naturligvis, at Nibe og Skive hørte under Ålborg, Hobro under Mariager tolddistrikt. Læsø - selvstændigt tolddistrikt - findes kun som tom rubrik. Iøvrigt var Komm.Koll. og Gen.Toldk. sammenlagt 1768-71. Her en mulig forklaring på den direkte brug af toldmateriale. Henvisninger til de i teksten nævnte lister i Bilag 2.
- 42) Jfr. Sjællands stiftamt, kopibog 18/1 1774, LAK.
- 43) Sjællands stiftamt, Købstædernes diverse årlige indberetninger pk.1a, heri promemoria fra Korsør 10/2 1774 og Kalundborg 8/2 1774. LAK. En hjertelig tak til Helge Hammer for en række nyttige henvisninger.
- 44) Ålborg stiftamt (BOD-138) 20/1 1774, LAV. Komm.Koll. Dansk Journal 22/2 og 16/3 1774, samt Komm.Koll. Journalsager 583/745a, 29/10 1776. RA.
- 45) Komm.Koll. Journalsager 582/699, 12/10 1776, RA. samt Fogtman 28/11 1776.
- 46) Fogtman 20/11 1781 og Sjællands stiftamt, kopibog 24/11 1781, LAK.
- 47) Komm.Koll. Danske forestillinger 1781, 6/6 (nr. 43) og 1784, 31/3 (nr. 441), jfr. også Mallingatan, hvor samtlige tabeller er bevaret. De, der i Mallingatan er dateret til 1783, er dog identiske med 1782-tallene, hvilket svarer til dateringen i forestillingen: »begyndelsen af året 1783«. RA.
- 48) Jfr. også liste over Kbh. i Komm.Koll.pk.911, her incl.kompagniskibe, hvilket giver ialt 17 937 læster. RA.
- 49) 1788-tabellen i forbindelse med Forestilling 12/2 1789. Denne og årgangene 1784-86 i Komm.Koll.pk.914. Årgang 1787 i Mallingatan. Her endvidere en tabel over danske toldsteder fra 1791. Årgang 1793 findes i Komm.Koll. 586/139. RA.
- 50) Her anvendt selve de specificerede tabeller. Dragør 1792 angivet at være på 45 skibe mellem 20 og 30 læster. For Kbh. 1793 er der i den her citerede opstilling kun 32 i denne størrelsesgruppe og Dragør var selvstændigt tolddistrikt. Om kilderne til tallene for København og det absolutte fravær i disse af dragørskibe for en senere periode, jfr. Anders Monrad Møller: Københavns Handelsflåde 1814-32, Kbh. 1974. Den her citerede tabel for Dragør, jfr. Kbh. Toldregnskaber pk. 214. RA.
- 51) Komm.Koll. Forestillinger og resolutioner 1794-1800, nr. 123 af 30/6-4/7 1798, nr. 212 af 19/8-23/10 1799. Endvidere i Forestillinger og resolutioner 1801, nr. 43, 1802 nr. 86 og 116, 1803 nr. 43 og 1806 nr. 8. Hertil: Tabellariske bilag til forestillinger ang. handelens og skibsfartens tilstand 1796-1811, heri også koncept 1812. Derefter er kun bevaret ubehandlet primærmateriale spredt for de næste tyve år. RA.
- 52) Jfr. dog den dristige Schaffalitzky de Muckadell i Bering Liisberg (red.): Danmarks Søfart og Søhandel, Kbh. 1919, bd. 1, p. 720-721.
- 53) Komm.Koll. til overøvrighederne, Fogtman 16/1 1806.

- 54) Rtk. 235. 18-19. De velkendte indberetninger fra 1743, de »Jessenske relationer« i Da. Kanc. D 102 har på samme vis et udmærket stof, meget »erhvervsgeografisk« orienteret, men næsten uden tal, hvad ejheller var krævet. Derfor ingen omtale her. RA.
- 55) Admiralitets og Commissariats Copie Bog 18/9 1784 og 2/3 1798, se også Fogtman under 24/3 samme år, samt 3/8 1799, hvor toldbetjentene instrueres nok en gang i listeførelse. Listerne bevaret i Admiralitetets indkomne sager, fra 1805 i indkomne søenrolleringssager. RA.
- 56) ADM 874/2429, 13/12 1803, RA.

- 57) Der skal nok ændres lidt i fordelingen af interessen på stat og embedsmand, som det er skildret hos Birgitta Odén i hendes omtale af statistikindsamlingen i Danmark på 1700-tallet. Derimod kan man fuldt tilslutte sig den optimistiske vurdering af mængden af endnu uudnyttet materiale. Jfr. Bernt Schiller og Birgitta Odén: Statistik för historiker, Uppsala 1970, p. 198-199.
- 58) Spor af »ad hoc«-indsendelse fra det 17. årh. eksisterer dog, jfr. Jørgen H. P. Barfod: Danmark-Norges Handelsflåde 1650-1700, p. 161, note 3 og 10, samt p. 199 øverst. I alle nævnte tilfælde drejer det sig om materiale indsendt til Søetaten.
- 59) Jfr. V. A. XII, p. 213 ff.

Noter II

- 60) Jfr. afsnit I note 28) samt Bering Liisberg (red.): Danmarks Søfart og Søhandel, Kbh. 1919 bd. 1. p. 376 og 394. Jul. Schovelin: Fra den danske Handels Empire. I, Kbh. 1899 p. 242 ff og II, Kbh. 1900 p. 247. Hans Chr. Johansen: Dansk økonomisk politik i årene efter 1784, Århus 1968, p. 316 og f.eks. K. Thorsen: Rønne Søfarts Historie, Rønne 1939 p. 84, J. C. Bro-Jørgensen: Svendborg Købstads Historie, Første del, Svendborg 1959, p. 181, 188 og 191-92.
- 61) Jfr. den omfattende procedure beskrevet i Anders Monrad Møller: Københavns handelsflåde 1814-1832, Kbh. 1974 p. 26 ff.
- 62) Dog lidt materiale for Bornholms vedkommende. Endvidere findes fra begyndelsen af det 19. årh. i en del tilfælde kopier/kladder af toldbøger. Utvivlsomt har tolderne også tidligere ført sådanne egne bøger med henblik på at kunne besvare revisionens spørgsmål. Da de velsagtes i det 18. årh. havde privat karakter, er de uhyre sjældne. Dog fundet for Randers 1735 og 1755, LAV, B 315, nr. 65-66.
- 63) Om kassationer og i almindelighed om toldregnskaberne, jfr. Anders Monrad Møller: Kongerigske toldregnskaber fra det 18. århundrede, Fortid og Nutid, bd. XXVI, 1975, p. 86-103.
- 64) Rester kun fundet for den sjællandske enrolleringschefes vedkommende, jfr. RA, Søetaten XVII, Søindrulleringen.
- 65) Jfr. RA, Arkivvæsenets arkiv - 1963, IV Indenrigsministeriets arkivkontor, nr. 15, Journal over indk. sager til Rentekammerarkivet, de forenede kamres arkiv og indenrigsministeriets arkivkontor 1701-1860, under 6/4 og 6/8 1771.
- 66) Se generelt litteraturlisten.

- 67) Fravær mere end et år egentlig kun naturligt for destinationer som Ostindien, Vestindien og Middelhavet. Dels forekom provinsskibe ret sjældent her, dels skulle de algerske søpasprotokoller på dette felt kunne supplere med oplysninger.
- 68) Om acciseregnskaber, jfr. Anders Monrad Møller, op.cit.p.98.
- 69) RA, Seddelregistratur for købstadsregnskaber. Denne er ikke fuldt dækkende, hvad angår acciseregnskaber. Der er flere end anført i registraturen.
- 70) Jfr. tabelbilag for Svendborg og Nakskov, Bilag 2.
- 71) Et par undtagelser er anført i noter til Bilag 2.
- 72) Anders Monrad Møller, op.cit. p.87.
- 73) Jfr. note 62)
- 74) Korsør Rådstue, Koncepter og forarbejder til statistik og andre indberetninger, regnskaber m.v. Læg nr. 7. Heri koncept 1801-07. LAK.
- 75) Jfr. f.eks. Bilag 2, Mariager (Hadsund), note 5) og Hjørring tolddistrikt note 8).
- 76) Jfr. f.eks. Bilag 2, Assens, 1791-94 eller Middelfart for 1774-78.
- 77) Især for Ringkøbing, Mariager, Læsø og Ålborg, jfr. også kapitel IV. Men det må understreges, at der ikke er ændret på tallene i Bilag 2.
- 78) Om skibsmålingen i almindelighed, her og i følgende kapitler, Anders Monrad Møller: Skibsmålingen i Danmark 1632-1867, H & S Årbog 1974, p. 16-47.

Noter III

- 79) De nøjagtige resultater af beregningerne var: 1701 5574, 1711 5654, 1726 6468, 1741 6147 læster i forhold til fordelingen i 1733 og 5397 læster i forhold til 1750, og endelig for 1746 6519 læster i forhold til 1733 og 6489 i forhold til 1750.
- 80) Mens Albert Olsen i Danmarks Søfart og Søhandel ofrer lidt plads på en sammenligning mellem 1730'erne og 1740'erne for provinsbyernes vedkommende - jfr. Bd. I, p. 376 - så droppes disse i det følgende ganske til fordel for det florissante København.
- 81) Jfr. Jørgen H. P. Barfod: Danmark-Norges Handelsflåde 1650-1700, H & S, 1967, p. 51 nederst. Opstillingen fra 1642 turde være en besejlingsliste, ikke en opgørelse over hjemmehørende skibe. Hammerichs tal citeret sammesteds forekommer opsigtsvækkende store, men er angiveligt skønnede.
- 82) Barfod, op.cit.p.52, 86 og 183. Talangivelser fra før 1672 skal være større på grund af sjettedelsmoderationens indførelse i 1672 - herefter i al hemmelighed fratrullet 1/6.
- 83) Barfod, op.cit.p.58 ff.
- 84) Datering usikker, sandsynligvis 1707, jfr. kap.I, note 13).

- 85) Jfr. Komm.Koll. pk. 409 og 911, Kommercekollegiets tabelbearbejdelser samt Mallingtona. RA.
- 86) Kbh. 1806-07 er fra Kommercekollegiets tabelbearbejdelser. Kompagniskibene, som er de drilske ødelæggere af de fleste talangivelser for København, er med. 1828-29 er fra Handels- og Industrietidende 1829 p. 319 og 1830 p. 401. De senere er fra Statistisk Tabelværk I rk. hft. 4, 15 og 16 samt II rk. hft. 14 og 16. Sammenligningen er ikke ført videre. Den stigende andel dampskibe vanskeliggør brugen af den publicerede statistik for århundredets anden halvdel.

Noter IV

- 87) Vedrørende ejendomsforholdet, jfr. Sjællands stiftamt, Sager vedrørende Købstæderne Næstved, Præstø, Stege, Store-Hedinge og Vordingborg 1720-77, heri Relation over Købstaden Næstved 3/9 1749 og Relation om Næstveds havnevæsen 9/6 1746. LAK. Jfr. iøvrigt Bilag 2 under Næstved, note 2)
- 88) Borgerskaber, register på læsesalen, LAK.
- 89) Skagen 1704, Fladstrand 1702-09, Ålborg 1729. Jfr. Bilag 2.
- 90) Generaltoldk. cirkulære af 3/8 1799, Fogtman.
- 91) Her er dog set bort fra en enkelt båd på $\frac{1}{2}$ læst som kun ses een gang, ligesom der er set bort fra halve læsters variation i læstetallet. Endvidere kan der ikke helt ses bort fra skrivefejl i toldregnskaber og senere fejltagelser ved indkodningen!
- 92) En »Rederiers bog« over Dragørs skibe anlagt 1766 er bevarret - LAK, Sognerådsarkiver, Dragør. Denne protokol har ikke daterede indførsler og er derfor svært anvendelig. De to fartøjer har ikke kunnet identificeres heri, men dette gælder iøvrigt størsteparten af de øvrige på 1767-listen. Rederibogen er kun en fortegnelse over de forskellige fartøjers parthavere. Om provinsskipperne som medlemmer af Københavns Skipperlaug, jfr. Arthur G. Hassø: Københavns Skipperlav, 1634-1934, Kbh. 1934. p. 102.
- 93) Disse tre kan med sikkerhed konstateres i rederibogen, jfr. note 92). Iøvrigt kan det fastslås, at 1769-listen dog var revideret i forhold til den fra 1767.
- 94) Jfr. Kapitel II, side 25
- 95) Waterschoutliste i RA, Komm.Koll., pk 409.
- 96) Jfr. under de enkelte lillebæltstrikter i Kapitel VII.
- 97) Jfr. Kapitel I, side 20
- 98) Algeirske søpasprotokoller, jfr. RA, Komm.Koll. nr. 1850, samt Kapitel X.
- 99) Her må dog tages forbehold for Ribe-Fanø og Ålborg toldstrikter, hvor besejlingen er mindre velbelyst, jfr. Kapitel VI, side 69f.
- 100) Forordning af 24/12 1770.
- 101) Jfr. Aksel E. Christensens referat af diskussionen i Historisk Tidsskrift, 10 Rk. Bd. III, p. 112-30.

- 102) I ældre tingbøger findes en del, jfr. for Nakskovs vedkommende Marius Hansen: Upåagtede Kilder til belysning af dansk skibsfart, søhandel og skibsbyggeri, H & S, Årbog 1958, p. 90-105. Derimod har en gennemgang af skøde- og panteprotokoller fra Svendborg vist, at der først efter 1750 blev tinglyst enkelte skibsskøder, stigende fra 1790'erne og tilsyneladende almindeligt fra omkring 1800. En systematisk gennemgang for Steges vedkommende har godtgjort, at mange overdragelser med en kendt skødedato ikke har sat sig spor i skøde- og panteprotokoller. Respektive LAO, Svendborg Byfoged og LAK, Stege Byfoged.

- 103) I modsætning til sejlads udenrigs, især når neutralitet skulle påberåbes.

- 104) Jfr. Fogtman under 23/7 1785.

- 105) Stege byfoged, Skifteprotokol 3/5 1708. LAK.

- 106) Mandtallet ligger af uudgrundelige årsager på Rigsarkivet, i Stege toldregnskaber, pk. nr. 6 sammen med en del andet, som retteligt burde være placeret under købstadsregnskaberne.

- 107) Ofte vil man på een og samme side finde en fortegnelse over egne skibe følgende ejendomsriteriet, mens listen ved siden af over fartøjer fra andre steder helt naturligt følger skipperens hjemsted.

- 108) Jfr. generelt Anders Monrad Møller: Skibsmålingen i Danmark 1632-1867, H & S. Årbog 1974, p. 16-47. Den der gengivne formel er fejlagtig. For et skib med to hele dæk skal den eksklusive omregning til Kmcl og sjettedelsmode-ration rettelig være som nedenfor. Een amsterdamfod = 28,3133 cm.

$$L \times \frac{(B1+B2+B3)}{3} \times \left(\frac{(D1+D2+D3)}{3} + \frac{(H1+H2+H3) \times 3}{3 \times 4} \right) \div 242\frac{1}{2}$$

- 109) Rtk. 2215.331-332, Indkomne breve med målebrevskopier 1726-42. RA.

- 110) Rtk. 2246.162, 1704-60 Diverse dokumenter ang. told og konsumtion m.m., 4 og 5 læg, om sandskudefarten og eftermålinger, samt 3 læg med indberetninger om fartøjer hjemmehørende i Ålborg. RA.

- 111) Jfr. Helge Hammer: Handel og Søfart på Kalundborg 1730-1798, utr. speciale, Kbh. 1975, p. 22. Man skulle ved ommålinger i København forvente et fald i drægtigheden, men Helge Hammer har på grundlag af ialt 14 kendte tilfælde konstateret en generel tendens til det modsatte. Forholdet forklares som tolderens afhængighed af de lokale købmænd, hvilket forekommer overordentlig plausibelt.

- 112) Opgørelserne blev foretaget uafhængigt af hinanden i nævnte rækkefølge - men naturligvis kan der være tale om rent held.

Noter V

- 113) Jfr. Christian Nielsen: Danske bådtyper, Søhistoriske skrifter VII, H & S, Høst & Søn, 1973, p.110-116 og Jens Friis-Pedersen: Sejlskibe I. Danske træskibe opmålt, tegnet og fotograferet. Udg. i samme skrifterække som nr. IX, H & S, Høst & Søn 1980.

- 114) Fredrik Henrik af Chapman: *Architectura Navalis Mercatoria*, Stockholm 1768 og mange senere udgaver.
- 115) H & S. En tak til dr. phil. Henning Henningsen, som henlede opmærksomheden på denne »Søordbog«. Forfatteren til ordbogen synes efter skriften at dømme sikkert at kunne identificeres som søofficeren G. A. Koefoed, bl.a. tidvis i engelsk, senere fransk tjeneste. (1753-1808)
- 116) G. Groenewegen: *Verzameling van Vier en tachtig Stuks Hollandsche Schepen*, Rotterdam 1789.
- 117) Stibolt, HH og AH, et hefte med skibstegninger på H & S. En pendant på Den kongelige Porcelainsfabrik. Sidstnævnte kun delvis bevaret, men med titelblad dat. 1763.
- 118) Nederländeren var Nicolaes Witsen: *Aeloude en hedendaegsche scheeps-bouw en bestier*. Amsterdam 1671 og 1690.
- 119) Niels Truslew: *Skibe i Søen 1805*, 36 stik af skibe i forskellige stillinger, genudgivet i *Søhistoriske Skrifter*, VIII, H & S, Høst & Søn's Forlag, 1979.
- 120) Jfr. Arne Emil Christensen jr.: *Skipsristningene i Sæby Kirke*, H & S Årbog 1969, p. 82-100 med især den forsigtige bedømmelse af kildeværdien p. 97 f.
- 121) Jfr. Benny Christensen: *Dansk Skibsbygning omkring 1780*, H & S Årbog 1974, p. 48-74.
- 122) Skibstegninger udfærdiget af skibsbygmestre i provinsbyerne er i alt fald bevaret fra 1830'erne. Jfr. Jens Friis-Pedersens samling, H & S.
- 123) En tak til Benny Christensen for en værdifuld introduktion til Sætatens Kort- og Tegningssamling.
- 124) Bernhard Hagedorn: *Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhunderts*, Veröffentlichungen des Vereins für Hamburgische Geschichte, Band I, Berlin 1914. Hans Szymanski: *Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt*, Pfingstblätter des Hansischen Geschichtsvereins, Blatt XX, 1929. Otto Höver: *Von der Galiot zum Fünfmaster*, *Unsere Segelschiffe in der Weltschiffahrt*, 1780-1930, Bremen 1934.
- 125) Nordlandsjægten er naturligvis af norsk oprindelse. En kongejagt af betydelig lighed med den afbildede blev iøvrigt stukket af C. F. Clemens. Kobberstiksamlingen.
- 126) Rt.235.18-19, Oederske efterretninger 1771. RA.
- 127) Her og i det følgende citeret efter mål noteret på originale målebrev indleveret til ombytning hos skibsmåleren. Rtk.2215.330. RA.
- 128) Skibsinventarier er ret sjældent forekommende i skiftematerialet. Det citerede stammer fra Rødby byfoged, skifteprotokol 21/5 1748, LAK. Inventarier for jagter iøvrigt: Randers byfoged 26/3 1748 og 23/11 1751, Horsens byfoged, 9/4 1734, LAV, Stubbekøbing do 31/12 1761, LAK. Et inventarium for en galeoth i Naskov byfoged, skifteprotokol 10/3 1736. LAK. Skibsinventarier er imidlertid ikke systematisk eftersøgt, og et byfogedarkiv, hvori tillige er bevaret skiftedokumenter i større omfang, vil sikkert give det bedste udbytte.
- 129) Rudkøbing toldregnskab pk. 15. RA.
- 130) Desværre kun mål for rudkøbingjagter i 1804, hvilket svækker materialets værdi.
- 131) Jfr. Szymanski, op.cit. p. 24 om den slesvigholstenske jagt. samt Rtk.235.19, Skagen og Kolding. RA.
- 132) Jørgen H. P. Barfod: *Danmark-Norges Handelsflåde 1650-1700*, *Søhistoriske Skrifter* VI, H & S. 1967, p. 105.
- 133) En enkelt bysse fandtes i 1733. Iøvrigt kun medtaget, fordi placeringen ved siden af skuden kan være bevidst fra tegnerens side.
- 134) Rtk.235.19, Thisted. RA.
- 135) Tomastet krejert endvidere omtalt hos Barfod, op.cit. p. 111, hvorimod det er ukorrekt, når det hos Knud Klem i »De Danskes Vej, Rids af dansk Søhistorie«, Kbh. 1941, p. 73 hedder, at krejerten især var hjemmehørende i Østersøen og havde to master.
- 136) Chr. Magnus Olrik: *Afhandling om Aalborgs Handel*, Kbh. 1773, p. 108.
- 137) En undersøgelse af 6 østdanske skuder og krejter viser gennemsnitlig den samme lille forskel, mens sandskuderne helt klart adskilte sig ved ringe dybde fra 4-4 til 5-5, jfr. Rtk.2246.162, Dokumenter angående sandskuder og sandskudéfart.
- 138) Szymanski, op.cit. p. 21.
- 139) Höver, op.cit. p. 54-55.
- 140) Tidspunktet for galeasens fremkomst som betegnelse betragtet bekræftes af materiale fra hertugdømmerne. Ældste galease i Flensborg, »Der Nordstern« 20 kmcl, byggedes i 1751. Ældst af denne type i Åbenrå var »Maria«, ligeledes 20 kmcl, bygget sammesteds 1749. Venligst meddelt af P. S. Grove-Stephensen.
- 141) Szymanski op.cit. p. 33, her en central bemærkning om, at galeotherne fra 1700-tallet intet havde at gøre med fartøjerne med samme betegnelse fra det 19. årh.
- 142) Dog kan hollandske forbilleder have været lettere som udgangspunkt for brødrene end et selvsyn efter en tur til vestkysten! Resultatet turde dog under alle omstændigheder være af nederlandsk præg.

Noter VI

- 143) Edvard Holm har i *Danmark-Norges Historie 1720-1814* givet langt den bedste og mest indgående behandling, jfr. især bd. 2 p. 524 ff, bd. 3, 2 p. 293 ff, bd. 4, 1 p. 393 og bd. 5, 2 p. 534 f. Holm karakteriserede selv med rette sit statistiske grundmateriale som huller og utilfredsstillende, hvilket dog ikke hindrede mange og gode skøn. Dog citerede han også Riegels - jfr. nedenfor og Holm, op. cit. bd. 2 p. 529. Polemikken er i det følgende ikke rettet mod Edvard Holm, men mod den egentlige søfartshistoriske litteratur.
- 144) Knud Windekilde: »Dannemarks Prøve Steen«, RA, Håndskriftsamlingen V G 1. Retskrivningen moderniseret.
- 145) N. D. Riegels: *Smaa Historiske Skrifter*, 3 Deel, Kbh. 1798 p. 358. Afsnittet om Chr. VI's tid.

- 146) Iøvrigt på et meget tvivlsomt grundlag. Jfr. nærværende afhandling side 15.
- 147) RA, Kommercekollegiet 1735-97, nr. 28. Indberetning fra Nyborg 21/9 og 20/8 1735.
- 148) Refereret i C. Rise Hansen: Den danske Skibsfart gennem Tiderne. Vi og vor Fortid nr. 3, Kbh. 1941, p. 48: Indberetningen fra Odense. Tilsvarende Albert Olsen i Danmarks Søfart og Søhandel, Kbh. 1919, bd. 1 p. 376, hvor en indberetning fra købstæderne i Århus stift citeres.
- 149) Rise Hansen, op.cit.
- 150) ibidem.
- 151) Albert Olsen har i anførte værk p. 375 en bemærkning om provinsskibenes kornudførsel til Norge og en konstatering af, at der hentedes kolonialvarer i hovedstaden. På den følgende side karakteriseres dragørskipperne som virksomme. Dette er stort set alt - og det hele hviler på Edvard Holm. I Knud Klem: De danske vej, Kbh. 1941 er provinsskibene kun repræsenteret i omtalen af skibstyperne. Om deres færd iøvrigt ikke eet ord.
- 152) Albert Olsen, op.cit. p. 376, bemærker, at kompagnierne gavnede provinsfarten - karakteristisk nok på den måde, at de danske skibe »fik en ny chance« ved reeksport af ostindiske og kinesiske varer.
- 153) Den tilfældigt bevarede toldbog fra Bornholm fra år 1700 har samme præg som de senere bevarede. Bornholms toldregnskaber pk. nr. 1. RA.
- 154) Jfr. kapitel I side 10.
- 155) Udstedtes for både Danmark og Norge, men med særlige afsnit for den norske trælasteksport. Jfr. de trykte toldforordninger af 1691, 1732, 1762, 1768 og 1797.
- 156) Windekilde op.cit. og T. J. Hørning: Kongelige danske rigers inderlig styrke og magt p. 160 og tabel litra B. Da. Kanc. D 103, RA.
- 157) Sag efter sag vedrørende dette kan følges i tilknytning til de bevarede regnskaber, idet revisionsantegnelserne ligger sammesteds.
- 158) Her dog visse undtagelser m.h.t. fartøjer som f.eks. de bornholmske fiskekvaser og både under I læst fra Sletten og andre lokaliteter i Københavns omegn, som kom med tørv og brænde. Disse slap for toldseddel og/eller angivelse. Jfr. Rtk. 11.96, »Visdomsbog« under »Aabne baade«. RA.
- 159) Jfr. også Aa. Rasch: Dansk Toldpolitik 1760-1797. Aarhus 1955. Kap.VI, Smuglerier.
- 160) Vedrørende toldregnskabernes overlevering - og især deres kassation - jfr. Anders Monrad Møller: Kongerigske toldregnskaber fra det 18. årh. Fortid og Nutid, Bd.XXVI, p. 86-103.
- 161) Århus stiftamt pk. 188, LAV. Følgeskrivelse til Randers acciseregnskab samt RA, Rtk.11.96, »Visdomsbog« under »Accise«.
- 162) Således for de københavnskes vedkommende. Bevaret omend ufuldstændigt for perioden 1717-1770. SA.
- 163) RA, Rtk.11.96, »Visdomsbog« under »Accise«.
- 164) Vejle Toldregnskaber pk. nr. 1, RA.
- 165) Placat om accisens oppebørsel 28/12 1792.
- 166) Acciseregnskaber anvendt for Kolding 1733 og 1769, Århus 1769 og Ringkøbing 1769 - alle LAV i respektive rådstuearkiver. Endvidere Ålborg for 1733, bevaret i toldregnskabet pågældende år, RA. Ved sammenligning med Anders Monrad Møller, op.cit. ses her et par uoverensstemmelser. Århus toldregnskab viste sig at være mere fragmentarisk end først antaget, acciseregnskabet er bedre og fuldstændigt bevaret. Ålborg toldregnskab for 1733 viste sig i virkeligheden at være fra 1732, blot stoppet ind i det løse bind fra året efter. Vidnesbyrd om sjusket kassationspraksis. Til alt held er acciseregnskaber fra både 1732 og 1733 bevaret. En sammenligning mellem accise- og toldregnskab for 1732 viste fuld overensstemmelse, hvorfor 1733-acciseregnskabet uden betænkelighed er benyttet. Endelig skal bemærkes, at der for Korsørs og Odenses vedkommende er anvendt besæjlingslister for 1769, bevaret ved toldregnskaberne. De er udarbejdet af tolderen og har henvisningsnumre til den tabte toldbogs indgående del. Afgangshavn mangler.
- 167) Jfr. Bibliotheca Danica bd. 4 sp. 642, hvor Jydske Efterretninger angives at mangle for 1798, andet halvår samt for årene 1799-1801. En hjertelig tak til bibliotekar Helga Monrad Møller, som fandt frem til den manglende årgang, der befandt sig på et af Ålborg kommunes bibliotekers magasiner - hermed har familien bidraget til at komplettere både Bibliotheca Danica og Universitetsbibliotekets første afdelings mikrofilmsamling.
- 168) København indenrigs således betegnet som distrikt nr. 49. Af hensyn til sikker identifikation blev protokollerne for skibe fra udlandet i 1733 og 1769 tildelt nummeret 50. I 1798 fandtes hele tre protokoller med skibe fra udlandet, disse er følgende nummereret 51-53. - Iøvrigt skal erindres om, at Saksøbing først kom til i 1797, mens List blev nedlagt i 1771. Der skal altså være mindst eet hul i rækken af 48 provinsdistrikter.
- 169) Overtaget fra det igangværende Øresundstoldprojekt og udarbejdet af prof. Hans Chr. Johansen, Odense Universitet. Her udbygget til indenrigs brug.
- 170) Hentet fra en tidligere undersøgelse, jfr. Anders Monrad Møller: Københavns Handelsflåde 1814-1832. Kbh. 1974.
- 171) To kolonner var på forhånd sat af til kortnummerering - systemet er derfor fleksibelt, og der kan kobles op til 99 ekstra kort på for hvert anløb!

Noter VII

- 172) Udover de i kapitel IV nævnte indvendinger viser et par stikprøver, at sammentællingsfejl ikke var ualmindelige.
- 173) Benyttet er originalindberetninger i Komm.Koll. nr. 28-30. De manglende for Fyn er erstattet med amtmandens ekstrakt ligeledes i nr. 28, mens de øvrige mangler er afhjulpnet med materiale i kollegiets ekstrahering, sammesteds nr. 25. RA.
- 174) Ved samtlige procentberegninger og sammentællinger er her og i det følgende set bort fra fartøjer, der kun havde varer i transit eller som var forbisejere.

- 175) Her og enkelte andre steder er toldbogens udgående del konsulteret.
- 176) Procentandelen *til* København vil naturligvis være større, da totalen kun indbefatter skibe indkommet fra indlandet, hvorimod totalen for det enkelte toldsted - *til* toldstedet - omfatter både ind- og udland.
- 177) Utrykt speciale af Helge Hammer: Handel og Søfart på Kalundborg 1730-1798, Kbh. 1975. Et betydningsfuldt resultat i denne afhandling er påvisningen af systematisk smugleri ved kornudførslen. Konklusionen er dels, at et sådant smugleri var velkendt, vel tilrettelagt, omend af vekslende omfang - større til Norge end til København, dels at det sikkert er foregået århundredet igennem. Størrelsesordenen var i 1796 og 1798 henholdsvis 13,6 og 6,8%, men for Norge var den i 1796 helt oppe på 18,9. Dette turde understrege den her bragte toldstatistikts karakter af illustration.
- 178) Hammer, op.cit. anfører ingen udklærede kornladninger til København i 1733, hvilket imidlertid kan skyldes usikkerheden ved anvendelse af destination angivet ved udklaring.
- 179) Hammer op.cit. bilag 15.
- 180) Passagen angivet i strømtoldregnskabet 1733, ligger på RA sammen med øresundsregnskaberne i »Sundtoldarkivet«.
- 181) Toldbeløb er her og i de følgende eksempler udeladt.
- 182) Jfr. Toldforordningen 1732, § 20.
- 183) Hjemstedet følger det i toldregnskaberne angivne, sønderborgskipperen er derfor her medtaget under Hertugdømmerne. Tallet for disse er derfor 84 læster for stort.
- 184) I toldregnskaberne er af og til blot angivet: en ladning tømmer.
- 185) Netop de administrative forhold i Dragør med en art selvstyre med en Schout i forbindelse med fraværet af materiale fra »primærkommunen« gør, at man ved forbavsende lidt.
- 186) Jfr. toldforordningen af 1732, § 20.
- 187) Der er dog tale om amtmandens ekstrakt og derfor muligvis hans formulering: »item København«.
- 188) Et af disse hjemskrevet i Ristinge.
- 189) Strømtoldregnskaber og Sundtoldregnskabet generelt gennemgået for provinsskibe. Strømtoldregnskabet fra Lillebælt ligger ved Fredericia toldregnskaber pågældende år. RA.
- 190) I amtmandens ekstrakt for Assens står »føres med egne skibe«, noget af sandheden, men ikke den hele.
- 191) Toldregnskabet for Kolding mangler, men fartøjer indkommet fra Assens kan ses i acciseregnskabet, jfr. nedenfor under Kolding.
- 192) Jfr. Kapitel IV, side 40.
- 193) Jfr. Poul Rasmussen: Mål og Vægt, Kbh. 1967, p. 69.
- 194) Sandsynligvis århusejet, findes ikke på samsølisten, men svarer til et på århuslisten.
- 195) Her undtagelsesvist citeret efter Kbh. toldbog for udgående. RA. For Århus findes kun et acciseregnskab med mindre fyldige oplysninger. Der kan godt have været mere under »videre angiver«. LAV, Århus Rådstue, D2 nr. 85.
- 196) Overalt skelnes mellem Thisted ved Limfjorden og Thisted tolddistrikt, som kun havde med vestkysten at gøre.
- 197) Øvrige udlændinge var to fra Newcastle - stenkul - en danziger i ballast på 108 læster og en fra Colberg i transit fra Holland.
- 198) Acciseregnskab 1735, i RA, toldregnskaber. Det indkom hele to gange. I indberetningen nævnes ukorrekt, at de 4 species ikke mere måtte aftages på første hånd. Dette gjaldt ikke salt, idet man her fra 1732 havde oplagsfrihed. Jfr. Albert Olsen i Danmarks Søfart og Søhandel, I. p. 368 og iøvrigt Edvard Holm i Danmark-Norges Historie, bd. I 1720-30, p. 433 og 443 ff.
- 199) Alle fire skibe er set i Øresund begge veje.
- 200) Set i Øresund begge veje, hvorimod den senere nævnte Claes Jannetz kun er set den ene vej.
- 201) Jfr. side 36.
- 202) Bjarne Stoklund: Tømmerskuderne fra Læsø, et kapitel af skudehandelens historie i Danmark, Handels- & Søfartsmuseet, Årbog 1972, p. 153-193.
- 203) Endvidere indkom Bent Larsen af Sæby fra Sverige til Fladstrand med »de Vapen van Dockum«, smække på 15½ læst. Fortsatte til København. Iøvrigt ikke set.
- 204) Af tekniske grunde har Thisted ikke entydigt kunnet bestemmes som hjemsted, derfor er hjemstedet »Thisted« overalt kommet blandt »øvrige Danmark«.
- 205) Jfr. side 46.
- 206) Skudéfarten har i modsætning til den øvrige danske småskibsfart været genstand for stor interesse. Det er dog mest forholdene i den senere del af det 18. og begyndelsen af det 19. århundrede, der er blevet behandlet. Jfr. G. Krogh-Jensen: Den Thylandske Skudéfart, Et Tilbageblik, Thisted 1907. A. Hjorth Rasmussen: Skudéfart og Limfjordshandel. En Oversigt, Thisted og Esbjerg 1974. Endvidere foreligger et utrykt speciale: Dorte Haahr Carlsen: Skudehandel Thy-Sydnorge, Klitmøller 1750-1800. Et eksempelstudie i entreprenøraktivitet.
- 207) Årsagen var hollandske toldforhøjelser, senest 1724. E. Holm. ob.cit. p. 208.
- 208) Handelsforbud 1726/27, E. Holm op.cit. p. 226.
- 209) Jfr. N. H. Jacobsen: Skibsfarten i det danske Vadehav. En erhvervsgeografisk Studie, Kbh. 1937. Heri behandles distrikterne Hjerting, Ribe og List. Forfatteren synes dog ikke at have noget førstehåndskendskab til toldmaterialet, men støtter sig i vid udstrækning til N. M. Kromann: Fanøs Historie I-III, Esbjerg 1933-35.
- 210) Se også stiftsrelationen for Riberhus Amt.

- 211) Kolding og Bornholm ikke med - disse to distrikter ville dog næppe kunne forrykke det samlede indtryk væsentligt. Forbisejlere og lign. udeladt. Kilde Bilag 4.
- 212) Jfr. kapitel IV, side 35. En delvis korrektion ville være mulig, men næppe mere. Det er derfor valgt så at sige at følge skipperhjemstedet.
- 213) Heri dog således medregnet hertugdømmeskipperne på kongerigske provinsskibe.
- 214) Tallene er naturligvis ikke identiske, bl.a. fordi Dragør indgår og her havde man betydelig mere trafik fra København end til. Man sejlede *fra* Dragør til provinsen og så til hovedstaden, hvorfra man til sidst hjemkom *til* Dragør. Lejlighedsvis trekantsfart mellem København, provinsen, Norge eller Hertugdømmerne betyder, at tallene til og fra hovedstaden bliver forskellige. Men toldsted for toldsted var der normalt tale om samme størrelsesorden.
- 215) Kommercekollegiets memorial af 3/4 1672 vedrørende sjettedelsmoderationen. Memorialprotokol 1671-79, SA.
- 216) Vordingborg er gengivet på grundlag af acciseregnskabs-sammentællinger opgjort allerede i samtiden i accisebogen. Disse, samt acciseregnskaber fra Næstved, Nakskov, Svendborg og Assens i Købstadsregnskaber. Acciseregnskaber fra Ålborg i Toldregnskaber. Alle i RA.
- 217) Jfr. Kapitel VII, side 90.
- 218) Acciseregnskaber i Toldregnskaber - RA - og i Møns Museum.
- 219) Om salget, se Rtk. 2213.213, Skødeprotokol for det mønske rytterdistrikt, RA.
- 220) Jfr. Barfod, op.cit. p. 178.
- 221) Jfr. Kapitel VI, side 67.
- 222) Thomas Jørgensen Hørning, utrykt manus, kap. 10. Da. Kanc. D 123, RA.
- 223) En undervurdering af læstetallet vil naturligvis kunne bruges som argument for tilbagegang, men antalsmæssigt alene var sejladsen ej heller væsentligt større tidligere i århundredet.
- 224) Svend Aage Hansen: Økonomisk vækst i Danmark, Bd. I, Kbh. 1972, p. 42. f.

Noter IX

- 225) Kolding mangler 1798 og List var da ikke længere toldsted. Bornholm mangler 1733 og for Ribes vedkommende savnes oplysninger fra filialen i Sønderho. Endelig skal erindres om Saksøbing, der oprettedes i 1797, men her vedvarende er sammenlagt med Bandholm.
- 226) Kildegrundlaget er generelt for 1769 toldregnskaberne. RA. Endvidere for Næstved acciseregnskaber i toldregnskabs-pakkerne nr. 2-3. For Nakskov acciseregnskaber i toldregnskaberne pk. nr. 1. Begge RA. Fra LAK stammer acciseregnskab for Nakskov for 1768 i Loll.-Falst. Stiftamt, Va-

ria. Fra RA iøvrigt Svendborg: acciseregnskaber for 1767-70 i købstadsregnskaberne pk. 1764-70 og for 1771 i toldregnskabspakke nr. 1, Kerteminde: acciseregnskaber i toldregnskaber pk. nr. 1, og Horsens: toldregnskab 1767 og øvrige acciseregnskaber i toldregnskabspakke nr. 1.

- 227) RA, Mallingiana, Statistik F, Skibsfart.
- 228) Acciseregnskab 1792 for Nakskov i Lolland-Falsters Stiftamts arkiv, Varia. LAK.
- 229) Indberetninger fra 1771, »Indberetninger med besvarelser til de af finansråd Oeder stillede spørgsmål ang. skibsfarten og fiskeriet i Danmark . . .«. RA, Rtk. 235. 18-19.
- 230) Varestatistikken i 1798-toldregnskaberne adskiller sig fra tidligere årgange ved *ikke* at bringe tal for eksport til indenrigske destinationer.
- 231) Som grundlag er benyttet en maskinel krydstabulering mellem afgangshavne og hjemsteder for fartøjer indkommet til København. Ved sammenligning med bilag 4,7 ses kun totaler at stemme. For oversigtens skyld er dragørfartøjer indkommet fra Norge til København udtrukket i 1769, mens »øvrige afgangshavne« ligeledes er flyttet. Vanskelighederne ligger i en ændret praksis m.h.t. toldbogsførslen i København.
- 232) Spredningen her og i følgende ladningsopgørelser er sikret ved at tage de første 25 eller 12/13 eller 10 fra månederne maj, juli, september og november, idet der i visse tilfælde også har måttet medtages fartøjer indkommet i følgende eller foregående måned for at nå op på 100, 50 eller 40 fartøjer.
- 233) Acciseregnskaber i Grenå toldregnskaber pk. nr. 1. RA.
- 234) Arthur G. Hassø: Københavns Skipperlav 1634-1934, Kbh. 1934, p. 78 og 98.
- 235) Rentekammerresolution 14/8 1782 og Rtk. 2432.36, Fortegnelse over skippere, der har hidført brænde til København. RA.
- 236) Kgl. resolution af 11/7 1798 med henvisning til kontrakt af 21/1 1792, Fogtman.
- 237) Rtk. 2432.19, Journal for brændeoperationen i København under 30/5 1798, RA, og Fogtman under 11/7 1798.
- 238) Jfr. E. Kroman: Marstals Søfart indtil 1925, Kbh. 1928, side 46, hvor Kroman dels konstaterer et stærkt stigende antal marstallere allerede fra 1731 til 1733 i kongerigske toldregnskaber og på grundlag af antegnelser for de følgende år mener at kunne se en stærk stigning i Nakskov. Dette kan ikke bekræftes af acciseregnskaberne, hvori man i 1740'erne forgæves leder efter store islet af fremmede indkommet fra Marstal. Specielt Nakskov spiller en stor rolle for Kromans argumentation og det er sandsynligt, at den lidt senere massive tilsynekomst i Nakskov også betyder, at marstallerne generelle indtrængen ved de danske tolddistrikter skal dateres noget senere end hos Kroman. Denne lægger utvivlsomt med rette vægt på at Marstal fra 1732 blev stillet lige med de kongelige slesvigske byer, men et godt »politisk« årstal følges ikke nødvendigvis øjeblikkeligt op m.h.t. økonomiske virkninger. .
- 239) Jfr. Kroman op.cit.p.53, hvor den legale handel trods de mange smuglerhistorier alligevel betones og p.59, hvor en

klage over smughandel til slut karakteriseres som mere at dreje sig om en tilstræbt udvidelse af købstædernes privilegier.

240) Kroman op.cit. p.55. Her hævdes, at de oftest gik i ballast fra slesvigske byer til Kongeriget. Dette kan ikke bekræftes for 1769's vedkommende.

241) Kroman op.cit. især p. 21-87.

242) Kroman op. cit. p. 67.

243) Kroman op. cit. p. 56-57.

244) Her benyttet maskinelle udsorteringer af grundmaterialet.

245) Jfr. note 232)

246) Jfr. Oederske indberetninger 1771, Rtk. 235.18. RA.

247) Jac. S. Worm-Müller (red.): Den norske Sjøfarts Historie fra de ældste tider til vore dage, I, afsnittet om »Fra hollændervældet til handelsempiren« af Roar Tank, p. 373-591 - jfr. p. 512.

248) Albert Olsen: Danmark-Norge i det 18. Aarhundrede, Kbh. 1936, p. 18.

249) ibidem p. 63. Albert Olsens tabel over ind- og udgåede til og fra Norge har ingen skelnen mellem hertugdømmeskibe og kongerigske, kun mellem norske og »danske«.

250) Dette fremgår iøvrigt klart af Albert Olsens tal fra 1731, op. cit. p. 63.

251) Oplysningerne stammer fra Ledreborg Godsarkiv, venligst meddelt af Jørn Graunbøl.

252) To år før anførtes ganske vist fire større fartøjer, tre galeoter og en brigantine, men alle udtrykkeligt hjemskrevet i Ribe.

253) N. M. Kromann: Fanøs Historie I-III, Esbjerg 1933-34. Jfr. bd. III p. 5 og bd. I, p. 27 ff og p. 34 ff. Se også nærværende afhandling side 110ff.

Noter X

254) Skifteprotokoller anførte år fra Nakskov Byfoged, LAK, Det fynske Ryttergoods, Tåsinge Birk, LAO og Grenå Byfoged, LAV.

255) Jfr. Bilag 7. De 158 fartøjer fra Øvr. Østersøhavne består dels af 68 med angivet afgangshavn, dels af 90 anløb af fiskekvaser, som blot kom fra »Østersøen«. Jfr. side 42

256) Om Københavns forbindelser til Østersøen, se Aa. Rasch: Forbindelsen mellem København og de nordtyske Østersøbyer 1750-1807. Erhvervshistorisk Årbog 1963. Tallene heri sætter i høj grad de tilsvarende for provinsbyerne i relief. Der beklages endvidere manglen af en toldbog for udgående til fremmede steder for København 1769. Det ville have glædet forfatteren, om han tilfældigt var faldet over *Korsørs* toldregnskaber, pk. 7, 1767-1769 A, hvor omtalte regnskaber af uransagelige grunde faktisk befinder sig.

257) Jfr. Albert Olsen: Danmark-Norge i det 18. Aarhundrede, Kbh. 1936, p. 8 ff.

258) Gen.Toldk.: Sund og Strømtoldgodtgørelse for danske og norske Undersaatters Varer 1785-97. V.A.II, p.260. RA.

259) Til sammenligning kan anføres 39 ture fra Østersøen til Norge gennem Øresund og 1 gennem Lillebælt i 1798 ifølge henholdsvis Sundtoldregnskabet og Strømtoldregnskabet fra Fredericia.

260) Skifteprotokol, Bjørnemose Gods. LAO.

261) Nedenfor er kombineret oplysninger fra skibslisten og fra selve toldregnskabet.

262) Ladningsangivelserne stammer fra Sundtoldregnskabet 1798. RA.

263) Jfr. Ole Feldbæk: India Trade under the Danish Flag 1772-1808, Kbh. 1969, p. 200.

264) Komm.Koll. 1735-71 nr. 195-202, »Protokolle algierischer See-Pässe« for 1747-71 og Komm.Koll. 1773-97 nr. 1186-90, »Algierske Pasprotokoller« for 1778-96 og Komm.Koll. 1797-1816 nr. 1850-52, »Algierske Pasprotokoller« for 1797-1806. RA.

265) Fogtman 7/6 1765.

266) Gen. Toldk. Resolutionsprotokol 5/10 og 26/10 1771. RA.

267) Flåden hjemmehørende på Føhr og Amrum er ikke i fuldt omfang medtaget i kapitel III og Fig. 4. Det er et spørgsmål om nogen overhovedet har kendt omfanget.

268) Fænomenet ikke nævnt i et nyere oversigtsværk som f.eks.: Schiffahrt und Hafen im bereich der Handelskammer Flensburg, Schriften der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte e.V., Nr. 21, hvori den slesvigske skibsfart gennem tiderne er skildret.

269) Jfr. samme synspunkt i Anders Monrad Møller: Københavns handelsflåde 1814-1832, Kbh. 1974. Her s. 33 nogle tilfælde af skibe angivet hjemmehørende både i København og Helsingør.

270) Aage Fasmer Blomberg: Faaborg Bys Historie, I, Faaborg 1955. p. 248.

271) ibidem, og bd. II, (Faaborg 1956) p. 75 ff, om den indbringende fragtfart, som her er sat i centrum.

272) Svarende hertil konstaterede Edvard Holm, at konjunkturomslaget først og fremmest ramte København, og at det især i Jylland gik forbavsende godt rent handelsmæssigt. Grundlaget for hans antagelse var toldbeløbenes størrelse. Jfr. Danmark-Norges Historie, Bd. 6, I, Kbh. 1907, p. 169 f.

Noter XI

273) Rtk. 2244.98, indkomne breve 1732. Her også en del tidligere materiale. RA.

274) Rtk. 2244.65, Ordres- og missiveprotokol, 13/9 1732. RA.

275) Øvrige akter i Odense Amts Arkiv nr. 199, læg 10/370, LAO. Et lignende fænomen ved Hjerting, jfr. side 110.

276) Rtk. 2211.103, Relations- og resolutionsprotokol. Forestilning dat. 31/3 1741, resolution 22/4 s.å. RA.

- 277) Chr. V. Danske Lov, Pag. 429, Art. 2. (3. Bog, III Cap.)
- 278) Om senere problemer med skattebetaling bl.a. Odense Magistrats Arkiv, Kopibog u. 11/4 1757 og Odense Amts Arkiv, Breve fra Odense: Memorial af 5/1 1761, LAO.
- 279) Kronens Skøder, Bd. 5. 1731-1765 ved S. Nygaard, Kbh. 1955. Jfr. p. 603.
- 280) Jfr. J. O. Bro-Jørgensen: Svendborg Købstads Historie I, I. halvbind, Svendborg 1959, p. 178 og Fogtman. 4/4 1733.
- 281) Niels Andersen ses i Acciseregnskaber i Købstadsregnskaberne senest 1735 med galeoth på 13 læster, RA. Et lignende eksempel fra Stege anført side 44.
- 282) Fogtman 4/7 1733 og 11/7 s.å. Bemærk den undrende note sammesteds.
- 283) Fogtman 28/6 1785. Se også ibidem under 16/5 1795. Samt Rtk. 2246.162, Sandskudefarten 1741-42. RA.
- 284) Jfr. side 112.
- 285) Søetaten, Admiralitetet, Kgl. Resolutioner, ADM 163, Forestilling af 13/5 1782 og res. af 15/5 s.å. og Generel Kopibog, ADM 284, 18/4 1782. RA.
- 286) Søenrolleringsforordningen af 16/12 1704 og af 1/2 1770.
- 287) Fogtman 25/5 1782. Om tidens vanskeligheder med at skaffe matroser til flåden, se Ole Feldbæk: Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-1783, Kbh. 1971 især p. 125 ff.
- 288) Fogtman 2/10 1784.
- 289) Fogtman 6/1 1803.
- 290) Søetaten, Admiralitetet, ADM 300, Generel Kopibog 1797, 30/1. RA.
- 291) Register til borgerskaber, Landsarkivets læsesal. Om tolder Lindam, jfr. Gen.Toldk. Kommissionsakter m.v. (V.A.II, p.281), RA.
- 292) Borgerskabsoplysninger i skibslisterne ifølge Gen.Toldk. cirkulære, jfr. Fogtman 3/8 1799. Desværre langtfra fulgt i praksis.
- 293) Udvælgelsen foregået ganske primitivt på grundlag af EDB-udskrifter af hele materialet. En anvendelse af terninger, mønter med forskelligt årstal samt mindreårige børn skulle have tilsikret en absolut tilfældig udtagelse.
- 294) Antal og læstetal for stikprøverne fordeler sig således i forhold til den totale hjemmehørende flåde, procentfordelt:
- 295) Skattemandtal for ekstraskatten 1743 i Købstadsregnskaber, RA. Endvidere Søetaten, Søenrolleringen, Sjælland District, Aparte Roulle 1740 ff. Ældre søruller fra Århus Byfoged, Århus Amt og Århus Stiftamt - dækkende Århus 1736, 1735 og 1786 - benyttet mikrofilm 31788-89 og 9128, RA.
- 296) En udstrakt brug af personalhistorisk teknik bevirker iøvrigt automatisk en meget hyggelig kontakt med arkivbesøgende, hvis entusiasme er enormt stimulerende og hvis faglige indsigt ofte er overordentlig stor. Hjælpsomheden ikke mindre.
- 297) Det må understreges, at tilfældet virkelig *var* ude ved udtrækningen af Christen Truslew. Om slægten Truslew i Norge, se: E. C. Due og S. H. Finne-Grøn: Slægten Due, Kria. 1897. Om kobberstikkeren se: Niels Truslew. Skibe i Søen 1805 ved Dorthé Falcon Møller, Jens Lorentzen og Anders Monrad Møller, Kbh. 1979.
- 298) Sammenlign Fig. 27 og Fig. 21. For 43 distrikter var der tale om halvanden gang så mange indkomne fra Norge og et fordoblet læstetal. Indkommet til Kbh. fra provinsen - overvejende med provinsfartøjer - nærmede sig også målt i læstetal det dobbelte niveau.
- 299) Svendborglisten fra Odense Amts Arkiv pk. 229. LAO.
- 300) Skibsbemandingslister i Søetaten, Søenrolleringen: Folkesedler 1792-1812. Årgang 1798 gennemset for provinsskibe. RA.

Noter XII

- 301) Rtk.2215.330, til ombytning indleverede målebreve og Rtk.2215.331-332, Indkomne breve med målebrevskopier. RA.
- 302) Skøde- og panteprotokoller gennemgået for nævnte byer samt for Tåsinge birk og Ravnebjerg Herred (ved Odense), idet der normalt er gennemset et tidsrum på en 10-15 år omkring henholdsvis 1733 og 1798. I det følgende henvises kun i særlige tilfælde til denne kildetype, idet årstal overalt er anført. (Retsbetjentarkiver i pågældende landsarkiv)
- 303) Skifteprotokoller gennemgået for nævnte byer og for det Fynske Rytterdistrikt og Ravnebjerg Herred (ved Odense) samt for Tåsinge gods og Bjørnemose gods - Tåsinge og Thurø. I det følgende henvises kun i særlige tilfælde til denne kildetype, idet årstal overalt er anført. (Retsbetjentarkiver i pågældende landsarkiv)
- 304) Stiftsrelation fra Ebeltoft i Komm.Koll. 1735-71 nr. 29. RA.

	1733				1798			
	antal		kmcl		antal		kmcl	
	stikp.	total	stikp.	total	stikp.	total	stikp.	total
Sj.	24	22,3	19,5	19,1	24	23,8	29,6	32,7
L-F.	13	14,2	13,9	14,0	7	6,6	6,1	5,1
F.	17	14,7	14,2	14,9	19	18,5	20,2	19,6
Ø.	32	30,9	44,0	43,7	28	27,8	32,0	29,7
V.	14	17,9	8,4	8,3	22	23,2	12,1	12,9

- 305) Skøde- og panteprotokollen for Ringkøbing 26/4 1743 til 28/2 1744, Ringkøbing Byfoged. LAV.
- 306) Grenå Byfoged, Skifteprotokol, Maren Andersdatter 25/5 1739 og Jørgen Rasmussen Bang 4/11 1742. LAV.
- 307) Dragør kommunale arkiv. Benyttelsen af denne kilde kompliceres af, at næsten samtlige læsteangivelser afviger, idet man åbenbart i Dragør konsekvent så bort fra sjettedelsmoderationen! LAK.
- 308) Af skibslistens 87 fartøjer er identificeret 58 med rimelig sikkerhed. Tvivlstilfælde er ladet ligge.
- 309) Jfr. Birte Hjorth: Dragør Bjergningsvæsen, i H & S Årbog 1978, p. 74-103.
- 310) Forliste er ikke fratrucket.
- 311) Salg til udenbys er ikke medregnet.
- 312) Christen Qvist synes dog en overgang at have drevet rederi i lidt større målestok, jfr. J. O. Bro-Jørgensen i Svendborg Købstads Historie, I, 1. halvbd. p. 189.
- 313) Både toldliste og admiraltetsliste anvendt, jfr. Bilag 2.
- 314) Skibskøbet var mere intrikat end som så, tinglyst i Nykøbing S. 21/1 99, underskrevet den 21/7, hvortil svarer målebrevsdato af 3/8 ifølge toldregnskabet i København. Ved købet angivet til 20½ læst og sælgeren var fra Stettin. Ved fradrag af 1/6 ser det ud til at identiteten skulle være sikker nok.
- 315) Acciseregnskab 1786 i Møns Museum.
- 316) Skøder alle i Stege Byfogeds arkiv, LAK.
- 317) Svendborg Byfoged, Skøde- og Panteprotokol 19/5 1800, LAO, Bopæl tilføjet efter 1801-folketællingen for Odense. RA.
- 318) Odense Byfoged, Skøde- og Panteprotokol, 23/10. LAO.
- 319) Skifte i særligt bind. Odense Byfoged, LAO.
- 320) Jfr. Henning Henningsen: Part i Skib, H & S Årbog 1972, p. 101-123.
- 321) Heri fuld overensstemmelse med det seneste arbejde om »Søekøbstaden Randers, Flodhavn og Købmandsby«, udgivet af Randers Skipperlaug og Randers Amts historiske Samfund, 1980, ved Ole Warthoe-Hansen, Henrik Fode og Finn H. Lauridsen, jfr. Henrik Fodes afsnit p. 119 ff.
- 322) Åbenbart død ca. 1802, jfr. henvendelse fra herredsfogeden i Riis Herred og Varnæs Birk i Randers Byfoged, Skifteprotokol 19/? 1802. LAV.
- 323) ibidem 11/1 1803.
- 324) ibidem 1/6 1799.
- 325) Forholdene i Fåborg ser ud til at minde mest om Randers, jfr. Aage Fasmer Blomberg: Faaborg Bys Historie, II, Faaborg 1956, p. 67, hvorimod der i et enkelt tilfælde i Jyske Efterretninger for 28/7 1769 er fundet salg af flere skibsparter fordelt på ottendedele, sekstendele og fireogtyvendele af ålborgfartøjer. Derimod var fartøjerne på et så udpræget

maritimt sted som Ærøskøbing kun opdelt i færre parter, jfr. Liselotte Mygh: Ærøskøbings maritime miljø omkring år 1800, H & S Årbog 1978, især p. 60 f.

Noter XIII

- 326) I det følgende henvises til skiftearkivalier på landsarkiverne, som dog er benyttet i microfilm på Rigsarkivet. Her skifte, fynske rytterdistrikt 28/3 1739, LAO. Endvidere acciseregnskaber i Odense Købstadsregnskaber 1739-42, RA, og register til borgerskabsprotokol, LAO, læsesal. Se endvidere side 171:
- 327) Skifte, Rønne byfoged, 1/2 1806, Register til borgerskaber, LAK, læsesal.
- 328) Se side 161. Svendborg Byfoged, skifte 28/11 1733. Naturligvis kan sønnen meget vel have vikarieret i de senere år. LAO.
- 329) Horsens byfoged, skifte 11/2 1735. LAV.
- 330) Grenå byfoged, skifte 25/4 1739 og 1/5 1741. LAV.
- 331) ibidem 9/9 1757 og Meirup Kirkebog, LAV.
- 332) Ebeltoft byfoged, 16/6 1746. LAV.
- 333) Nyborg byfoged, 15/4 1741. LAO.
- 334) Nakskov byfoged, 10/3 1736. LAK.
- 335) Grenå byfoged, 29/5 1780. LAV.
- 336) J. O. Bro-Jørgensen: Svendborg Købstads historie, I, 1. halvbind, Svendborg 1959, p. 184.
- 337) Borgerskabsprotokollernes registre benyttet, LAO, læsesal.
- 338) Svendborg byfoged, 16/11 1791 og 4/3 1794. LAO.
- 339) ibidem, skiftedokumenter 1778.
- 340) En undersøgelse ville blandt andet kræve en sikker viden om, hvilke redere og især skippere, der overhovedet hørte hjemme i selve købstaden. Selvejerskipperne i landdistrikter skal nødvendigvis fratrækkes.
- 341) Nakskov byfoged, 18/4 1791. LAK.
- 342) ibidem 29/10 1802.
- 343) ibidem 23/5 1804.
- 344) ibidem 31/8 1804.
- 345) Korsør byfoged, 3/12 1798 og 13/8 1806 samt skiftedokumenter, Johan Hansens skifte 14/4 1806 sammesteds. LAK.
- 346) Sørulle, Østjyske købstæder 1802, RA.
- 347) Jfr. Skibsliste fra Fåborg ADM 851/2531. RA.

Noter XIV

- 348) Generelt henvises til Svend Aage Hansen: Økonomisk vækst i Danmark, Bind I, 1720-1914, Kbh. 1972, kap. II-III, hvorfra citeres i det følgende og specielt for befolkningssta-

tistikkens vedkommende jfr. Hans Chr. Johansen: Befolkningsudvikling og familiestruktur i det 18. århundrede, Odense 1975.

- 349) De københavnske acciseregnskaber i SA. Reg. 60. Ikke gennemregistreret.
- 350) Tabelbilagene p. XXIV-XL i Den Norske Sjøfarts Historie, I, Kristiania 1923, er en temmelig ukritisk gengivelse af materiale fra begge landes rigsarkiver, men med overvægt for det sekundært overleverede i Mallingiana.
- 351) Vestjyske ikke med, endvidere mangler tilstrækkeligt gode tal for Bornholm, Ålborg, Læsø og Skagen, som også er udeladt.
- 352) Svend Aage Hansen, op.cit.p. 36 efter Poul Thestrup: The Standard of Living in Copenhagen, Kbh. 1971.
- 353) Hans Chr. Johansen: Dansk økonomisk politik i årene efter 1784, Bd. 1: Reformår 1784-88. Århus 1968, jfr. p. 316.
- 354) Jfr. side 150 og Svend Aage Hansen, op.cit. p. 72.
- 355) En administrationshistorisk oversigt findes: Wilhelm von Rosen: Købstædernes havnekommissioner 1798-1868, Arkiv, 6 bd. nr. 3, 1977, p. 168-189. På Rigsarkivet flere større arkivfunds, bl.a. General-Landets Havnekommission 1746-47, (V.A.XII p. 257) og blandt Reviderede Regnskaber: Havneregnskaber. Endvidere et righoldigt materiale i Landsarkiverne under de enkelte byers magistrater.
- 356) Gen.Toldk.: Havne, kanal og fyrvæsen, Indberetninger fra Stiftamtmandene i Fyn, Lolland og Jylland i henhold til Kongl. Skrivelse af 5/3 1774. RA.
- 357) Det kan synes selvmotsigende at stille det, der er kaldt købmandsklager overfor skibsfartsinteresser, når der senere - i denne afhandlings tredje del - er konstateret en så nær sammenhæng mellem funktionerne købmand og skipper i periodens begyndelse. Blot vil det næppe være forkert at forestille sig, at Stiftsrelationerne, affattet af magistrater og byfogeder, først og fremmest giver udtryk for de ikke-sejlendes synspunkter.
- 358) Chr. Magnus Olrik: Afhandling om Aalborgs Handel, Kbh. 1773.
- 359) Jfr. foruden toldforordningerne især Forordningen af 6/5 1771 og 31/5 1793. Der var naturligvis indskrænkninger i 1760'erne.

Litteratur

Anført er kun titler, der er henvist til i noterne.

Barfod, Jørgen H. P.: Danmark-Norges Handelsflåde 1650-1700, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg 1967, Søhistoriske Skrifter VI.

Blomberg, Aage Fasmer: Faaborg Bys Historie I-II, Faaborg 1955-56.

Bro-Jørgensen, J. C.: Svendborg Købstads Historie, Første del, Svendborg 1959.

Chapman, Fredrik Henrik af: Architectura Navalis Mercatoria, Stockholm 1768. Her benyttet genoptryk: Verlag Delius, Klasing og Co., Bielefeld und Berlin 1970.

Christensen, Aksel E.: Anmeldelse af de til og med 1933 udkomne dele af Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund, Historisk Tidsskrift, 10 rd., bd. III, p. 112-30.

Christensen, Arne Emil: Skipsristingene i Sæby Kirke, Handels- og Søfartsmuseets Årbog, 1969, p. 82-100.

Christensen, Benny: Dansk Skibsbygning omkring 1780, Handels- og Søfartsmuseets Årbog, 1974, p. 48-74.

Due, E. C. og S. H. Finne-Grøn: Slægten Due, Kristiania 1897.

Eutropii Philadelphii (Erik Pontoppidan): Oeconomiske Balance..., Kbh. 1759.

Feldbæk, Ole: India Trade under the Danish Flag 1772-1808, Kbh. 1969.

Feldbæk, Ole: Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-1783, Kbh. 1971.

Føgtman, Laurids (udg.): Kongelige Rescripter, Resolutioner og Collegialbreve for Danmark og Norge 1660-1806, Kbh. 1786 ff.

Friis-Pedersen, Jens: Sejlskibe 1, Danske træskibe opmålt, tegnet og fotograferet, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Høst & Søn, 1980, (Søhistoriske Skrifter IX).

Glamann, Kirsten: Det ældste danske kommercekollegium, Festskrift til Astrid Friis, Kbh. 1963, p. 123-142.

Groenewegen, G.: Verzameling van Vier en tachtig Stuks Hollandsche Schepen, Rotterdam 1769.

Hagedorn, Bernhard: Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert, Veröffentlichungen des Vereins für Hamburgische Geschichte, Band I, Berlin 1914.

Hammer, Helge: Handel og Søfart på Kalundborg 1730-1798, utrykt specialeafhandling, Kbh. 1975.

Handels- og Industrietidende 1829-1830.

Hansen, C. Rise: Den danske Skibsfart gennem Tiderne, Vi og vor Fortid nr. 3, Kbh. 1941.

Hansen, Marius: Upåagtede Kilder til belysning af dansk skibsfart, søhandel og skibsbyggeri, Handels- og Søfartsmuseets Årbog, 1958, p. 90-105.

Hansen, Svend Aage: Økonomisk vækst i Danmark, Bd. I, Kbh. 1972.

Hassø, Arthur G.: Københavns Skipperlav, 1634-1934, Kbh. 1934.

Henningsen, Henning: Part i Skib, Handels- og Søfartsmuseets Årbog, 1972, p. 101-123.

- Hjorth, Birte: *Dragør Bjergningsvæsen, Handels- og Søfartsmuseets Årbog*, 1978, p. 74-103.
- Holm, Edvard: *Danmark-Norges Historie fra den Store Nordiske Krigs Slutning til Rigernes Adskillelse 1720-1814*, Bd. 1-7, Kbh. 1891-1912.
- Höver, Otto: *Von der Galiot zum Fünfmaster. Unsere Segelschiffe in der Weltschiffahrt, 1780-1930*, Bremen 1934.
- Jacobsen, N.H.: *Skibsfarten i det danske Vadehav. En erhvervsgeografisk Studie*, Kbh. 1937.
- Johansen, Hans Chr.: *Dansk økonomisk politik i årene efter 1784*, Århus 1968.
- Johansen, Hans Chr.: *Befolkningsudvikling og familiestruktur i det 18. århundrede*, Odense 1975.
- Jydske Efterretninger 1769 og 1798.
- Klem, Knud: *De Danskes Vej. Rids af dansk Søhistorie*, Kbh. 1941.
- Krogh-Jensen, G.: *Den Thylandske Skudefart. Et tilbageblik*, Thisted 1907.
- Kroman, E.: *Marstals Søfart indtil 1925*, Kbh. 1928.
- Kromann, N. M.: *Fanøs Historie I-III*, Esbjerg 1933-35.
- Liisberg, Bering (udg.): *Danmarks Søfart og Søhandel, I-II*, Kbh. 1919.
- Mygh, Liselotte: *Ærøskøbings maritime miljø omkring år 1800*, Handels- og Søfartsmuseets Årbog, 1978, p. 47-73.
- Møller, Anders Monrad: *Skibsmålingen i Danmark 1632-1867*, Handels- og Søfartsmuseets Årbog, 1974, p. 16-47.
- Møller, Anders Monrad: *Københavns Handelsflåde 1814-1832*, Kbh. 1974.
- Møller, Anders Monrad: *Kongerigske toldregnskaber fra det 18. århundrede, Fortid og Nutid*, bd. XXVI, 1975, p. 86-103.
- Møller, Anders Monrad: *Bergenskibe 1741-45, Lister over norske skibe fra midten af 1700-årene, Sjøfartshistorisk Årbok*, Bergen 1976, p. 103-120.
- Nielsen, Christian: *Danske bådtyper, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Høst & Søn, 1973*, (Søhistoriske Skrifter VII).
- Nygaard, S.: *Kronens Skøder*, Bd. 5, 1731-1765, Kbh. 1955.
- Olrik, Chr. Magnus: *Afhandling om Aalborgs Handel*, Kbh. 1773.
- Olsen, Albert: *Danmark-Norge i det 18. århundrede*, Kbh. 1936.
- Rasch, Aa.: *Dansk Toldpolitik 1760-1797*, Aarhus 1955.
- Rasch, Aa.: *Forbindelsen mellem København og de nordtyske Østersøbyer 1750-1807*, Erhvervshistorisk Årbog, 1963.
- Rasmussen, A. Hjorth: *Skudefart og Limfjordshandel, En Oversigt*, Thisted og Esbjerg 1974.
- Rasmussen, Poul: *Mål og Vægt*, Kbh. 1967.
- Riegels, N. D.: *Christian den siettes Levnetsbeskrivelse*, Kbh. 1798.
- Rosen, Wilhelm von: *Købstædernes havnekommissioner 1798-1868*, Arkiv, 6 bd., nr. 3, 1977, p. 168-189.
- Röding, J. H.: *Allgemeines Wörterbuch der Marine in allen europäischen Seegesprachen 1-7*, Hamburg 1793-96.
- Schiller, Bernt og Birgitta Odén: *Statistik för historiker*, Uppsala 1970.
- Schmidt, J. Boisen: *Studier over statshusholdningen i kong Frederik IV's regeringstid*, Kbh. 1967.
- Schovelin, Jul.: *Fra den danske Handels Empire I-II*, Kbh. 1899-1900.
- Schütt, Hans-Friedrich (red.): *Schiffahrt und Häfen im Bereich der Handelskammer Flensburg*, Schriften der Gesellschaft für flensburger Stadtgeschichte E. V., Nr. 21, Flensburg 1971.
- Statistisk Tabelværk I rk. hft. 4, 15 og 16, II rd. hft. 14 og 16.
- Stoklund, Bjarne: *Tømmerskuderne fra Læsø, et kapitel af skudehandelens historie i Danmark*, Handels- og Søfartsmuseets Årbog, 1972, p. 153-193.
- Szymanski, Hans: *Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, Pfingstblätter des Hansischen Geschichtsvereins, Blatt XX*, 1929.
- Thorsen, K.: *Rønne Søfarts Historie*, Rønne 1939.
- Toldforordninger 1691, 1732, 1762, 1768 og 1797.
- Truslew, Niels: *Skibe i Søen 1805*, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Høst & Søn, 1979 (Søhistoriske Skrifter VIII).
- Vejledende Arkivregistraturer I, Danske Kancelli ved Bjørn Kornrup, Kbh. 1943.
- Vejledende Arkivregistraturer II, Rentekammeret, Generaltoldkammeret og Kommercekollegiet 1660-1848 ved J. Bloch, Kbh. 1892.
- Vejledende Arkivregistraturer XII, Rentekammeret I, Danske og norske afdelinger 1660-1848 ved Jens Holmgaard, Kbh. 1964.
- Warthoe-Hansen, Ole, Henrik Fode og Finn H. Lauridsen: *Sø-købstaden Randers, Flodhavn og Købmandsby*, udg. af Randers Skipperlaug og Randers Amts historiske Samfund, 1980.
- Witsen, Nicolaes: *Aeloude en hedendaegsche scheepsbouw en bestier*, Amsterdam 1671 og 1690.
- Worm-Müller, Jac. S. (red.): *Den norske Sjøfarts Historie fra de ældste tider til vore dage, I*, Kristiania 1923. Heri: Roar Tank: *Fra hollændervældet til handelsempiren*, p. 373-591.

Arkivoversigt

Det har ikke været muligt helt at gennemføre en skelnen mellem arkivalier, hvori der blot er foretaget enkelte opslag, og rækker, som er systematisk gennemgået. I førstnævnte tilfælde er dog en del steder sat parentes om pågældende arkivgruppes signatur - dette gælder Rtk. og Komm.Koll. - og for de sidstnævntes vedkommende skulle den grundige gennemsøgning være nævnt i noterne eller fremgå af Bilag 1. Kun materiale, hvortil er henvist i noter, bilag eller indirekte i teksten, er medtaget. En del opslag i kirkebøger og gennemgange af skiftearkivalier er foretaget i Rigsarkivets mikrofilmsamling, men pågældende grupper er nedenfor opført under respektive landsarkiver.

Rigsarkivet

Danske Kancelli:

Norske Tegnelser 1734 (D32).

Efterretninger om Købstæderne og Amterne 1743-46 (D102).

Kopibog for Projekter m.m. fra Frederik IV's Tid. (D123).

Rentekammeret:

Arkivet.

Alfabetisk register over kgl. befalinger, forordninger, kammerkollegieordrer m.m. »Visdomsbog«, Rtk. 11.96-97.

Kammerkancelliet.

Relations- og resolutionsprotokoller for Danmark.

(Rtk. 2211.75-134)

Skødeprotokol for det mønske rytterdistrikt 1770-75,

Rtk. 2212.213.

Diverse told- og konsumtionslovgivningen vedkommende, 1681-1756, Rtk.2215.316-317.

Til ombytning indleverede skibsmålebreve, 1703-16, 1720-44.

Rtk.2215.330.

Indkomne breve om skibsmåling 1726-42, Rtk.2215.331-332.

Renteskriverkontorerne 1679-1771.

Københavns renteskriverkontor, kopibøger, (Rtk.2241.37-38).

Sjællands stifts renteskriverkontor, ordres og missivebøger, (Rtk.2243.52-138).

Fyns stifts renteskriverkontor, ordres- og missiveprotokoller, (Rtk.2244.27-86).

Ålborg og Viborg stifts renteskriverkontor, Diverse dokumenter ang. told og konsumtion m.m. Rtk.2246.162.

Danske kammer 1771-73.

Diverse sager. Indberetninger med besvarelser til de af finansråd Oeder stillede spørgsmål ang. skibsfarten og fiskeriet i Danmark, Rtk.235.18-19.

Revisionskontorerne 1773-1840.

Administrationen af brændehandelen og revisionen af dens regnskaber 1782-1809. Journaler for brændeoperationen i København 1785-1809, Rtk.2432.19-20.

Fortegnelse over de skippere, der for kgl. regning har hidført brænde til København, 1782-91, Rtk.2432.36.

Kommercekollegiet:

Kommercekollegiet 1735-71.

Dansk-norske sekretariat.

Forestillinger og resolutioner (nr.1-13).

Relationer over de danske stifters tilstand, nr. 25 og 28-30.

Brevprotokoller (nr.41-48).

Journaler, nr.49-62.

Journaler (nr. 63-144).

Tyske sekretariat

Protocolle algerischer See-Pässe 1747-71, nr. 195-202.

Diverse

Statistiske tabeller over skibsfarten og hjemmehørende skibe i Danmark, Norge og Hertugdømmerne, 1746-67, nr. 409.

Kommercedeputationen 1771-73.

Journaler nr. 414 og 417.

Kommercekollegiet 1773-97.

Danske sekretariat.

Forestillinger og resolutioner (nr. 430-451)

Journaler nr. 504-547.

Journaler (nr. 548-749).

Diverse.

Tabeller over skibsfarten og hjemmehørende fartøjer i de danske provinser 1779-1790, nr. 912-913.

Statistiske tabeller over skibsfarten og hjemmehørende fartøjer i Danmark, Norge og Hertugdømmerne, 1776-96, nr. 914.

Søpaskontoret.

Algierske pasprotokoller 1778-96, nr. 1186-90.

Kommercekollegiet 1797-1816.

Handels- og konsulsatsfagets sekretariat.

Forestillinger med resolutioner.

Tabellariske bilag til forestillinger ang. handelens og skibsfartens tilstand 1796-1811.

Algierske søpasprotokoller 1797-1806, nr. 1850-52.

Generaltoldkammeret:

Resolutionsprotokol for Danmark og Norge 1760-71, (V.A.II, p.250).

Sund- og strømtoldsgodtgørelser for danske og norske undersåtters skibe 1785-97, (V.A.II, p.260).

Københavns Toldkontor, Journalsager 1780-81. (V.A.II, p.270).

Adskillige Indberetninger fra toldstederne under Jyske Toldkontor 1791-1803, (V.A.II, p.280).

Søetaten:

Admiralitetet.

Kgl. resolutioner.

Kopibøger.

Indkomne sager.

Indkomne søindrulleringssager.

Søindrulleringen.

Søruller for sjællandske distrikt 1740 ff.

Bemandingslister (folkesedler) 1798.

Folketællinger:

For 1787 og 1801 fra følgende lokaliteter: Dragør, Tikøb, Holbæk, Rørvig, Kalundborg, Tranebjerg, Vordingborg, Korsør, Fakse, Stege Landsogn, Stege, Rønne, Neksø, Stubbekøbing, Åstrup, Nykøbing F., Nysted, Askø, Nakskov, Rudkøbing, Svendborg, Thurø, Bregninge, Nyborg, Kerteminde, Odense, Lumby, Munkebo, Middelfart, Assens, Fåborg, Kolding, Eltang, Fredericia, Erritsø, Horsens, Århus, Randers, Hobro, Udby, Holbæk, Als, Ålborg, Hals, Løgsted, Nibe, Fladstrand, Skagen, Vester Vandet, Vigsø, Janderup, Sønderho, Nordby og Rømmø.

Slesvigske folketællinger:

Ærøskøbing 1803.

Udskrivningsvæsenet:

Søruller 1802 ff for Kongeriget.

Reviderede regnskaber:

Toldregnskaber for samtlige kongerigske toldsteder 1700-1807.
Købstadsregnskaber, div. år for Helsingør, Kalundborg, Korsør, Næstved, Vordingborg, Nysted, Nakskov, Svendborg, Odense, Middelfart, Assens, Randers, Mariager, Hobro og Ålborg.
Øresunds- og bælttoldregnskaber, div. år.

Håndskriftsamlingen:

VG1, Knud Windekilde: Dannemarcks Prøvesteen.
Mallingiana, Statistik, F.

Filmsamlingen:

M9128 Sørulle, Århus 1786.
31788-31789, Søruller, Århus 1735 og 1736.

Arkivvæsenets arkiv - 1963:

IV, nr. 15, Journal over indkomne sager til Rentekammerarkivet, de forenede kamres arkiv og indenrigsministeriets arkivkontor 1701-1803.

Landsarkivet for Sjælland

Sognekaldsarkiver:

Kirkebøger fra Tikøb, Helsingør, Holbæk, Kalundborg, Tranebjerg, Korsør, Skelskør, Karrebæk, Vordingborg, Stege, Rønne, Neksø, Stubbekøbing, Åstrup, Nykøbing F., Nysted, Fejø.

Retsbetjentarkiver:

Skiftearkivalier div. år for Scoutembedet i Storemagleby (kun fra 1812) og byfogederne i Kalundborg, Korsør, Præstø, Stege, Rønne, Stubbekøbing, Nykøbing F. og Rødby.
Skøde- og panteprotokoller fra byfogederne i Nykøbing S., Stege og Nakskov.

Sjællands Stiftamt:

Kopibøger 1749-1779.
Diverse sager 1741-49.
Sager vedr. købstæderne Næstved, Præstø, Stege, Store Hedinge og Vordingborg 1720-77.
Købstædernes diverse årlige indberetninger 1 a, b, c, 2 b, c, 3 og 4.
Breve fra købstæderne i Holbæk amt 1729-69.
Udtaget fra Holbæk amt, Jens Wolter Vorndrans bo.

Lolland-Falsters Stiftamt:

Stubbekøbing købstads breve 1745-60.
Varia, 1765-93, Nakskov acciseregnskaber.

Købstadsarkiver:

Helsingør, Rådstuekopibøger nr. 70, 121-122, 149 og 155-163.
Holbæk, Kopibog 1725-47.
Kalundborg, Kopibog 1747-88.
Korsør, Kopibog 1740-94.
Korsør, Koncepter og forarbejder til statistik . . . 1786-1855.
Køge, Kopibog 1747-96.
Nykøbing F., Kopibog 1772-84.

Sognerådsarkiver:

Dragør, Rederibog 1766-1865.

Toldarkiver:

Stege toldarkiv, Kopitoldbøger 1800-1807.
Bornholms toldinspektorat, Fortegnelse over hjemmehørende fartøjer og både på Bornholm 1806.
Rønne toldsteds arkiv, Kopitoldbøger 1804 og 1807.

Registre over borgerskaber, diverse købstæder, opstillet på læsesal.

Landsarkivet for Fyn

Odense, Dalum, Sct. Knuds og Rugård amters arkiv:

Årlige indberetninger fra byfogederne 1770-88, nr. 172-174.
Acciseregnskaber for Stege 1773, 1776, 1778, 1785-86.

Det kongelige Bibliotek

Håndskriftafdelingen, Ny kgl. Samling 701c, fol. (Tabel for 1745)

Fortegnelse over tabeller, kurver og illustrationer

Fig. 1.	Kommercekollegiets idealskibsliste 1724	12	Fig. 16.	A. Smakke og tjalk, Stibolt, 1760'erne	64
Fig. 2.	Skibsliste fra Samsø, 1733	13	B. Kuf, Koefoed ca. 1780	64	
Fig. 3.	Generaltoldkammerets skibslisteskema 1798 ..	21	Fig. 17.	A. Hukkert, Koefoed ca. 1780	65
Fig. 4.	Provinstolddistrikternes samlede flåde 1700-1807	29	B. Hukkertgalease, Koefoed ca. 1780	66	
Fig. 5.	Handelsflåden i enkelte landsdele 1750-1807 ..	31	C. Galeasen »Den unge Tobias« af Odense, 1789	66	
Fig. 6.	De enkelte tolddistrikters procentvise andele, udvalgte år	32	D. Briggen »Ebenetzer« af Randers, 1801	66	
Fig. 7.	De enkelte tolddistrikter grupperet efter langtidstendens med hensyn til hjemmehørende tonnage	33	Fig. 18.	Besejlingsanalyse af Nakskov, Svendborg og Ålborg tolddistrikter 1732-34	116
Fig. 8.	A. Tidlig tegning af krejert	48	Fig. 19.	Besejlingsanalyse af Odense, Svendborg, Nakskov og Ålborg tolddistrikter for enkelte år i århundredets begyndelse	121
	B. Indridsning i korstol, Sæby kirke	49	Fig. 20.	Samlet besejling af 42 provinsdistrikter 1733 og 1798	124
	C. Maleri på dør, Samsø	50	Fig. 21.	Fordeling af sejlads på København og fra Norge for 43 tolddistrikter 1733 og 1798	128
Fig. 9.	Provinsflåden fordelt på skibstyper 1733, 1769 og 1798	52	Fig. 22.	Fordeling af sejlads fra Norge og København pr. tolddistrikt 1733	129
Fig. 10.	Skibstyper fra Chapman, 1768	54	Fig. 23.	Fordeling af sejlads fra Norge og København pr. tolddistrikt 1769	130
Fig. 11.	Jagter fordelt efter størrelse 1733, 1769 og 1798 ..	53	Fig. 24.	Fordeling af sejlads fra Norge og København pr. tolddistrikt 1798	131
Fig. 12.	A. Jagt og nordlandsjagt, Stibolt, 1760'erne ..	55	Fig. 25.	Dragørskibe indkommet fra de enkelte told- distrikter til København 1733, 1769 og 1798 ..	134
	B. Jagt, Koefoed, ca. 1780	55	Fig. 26.	Besejling med skibe hjemmehørende på Ærø pr. tolddistrikt 1769 og 1798	137
	C. Jagt, Truslew, 1805	56	Fig. 27.	Fartøjer fra Norge til danske provinsdistrikter fordelt efter hjemsted, 1733, 1769 og 1798	145
	D. Jagt »Fisken« af Nyborg, opmålt 1744	58	Fig. 28.	Algierske søpas til provinsfartøjer, samlet antal og gruppering efter hjemsted 1749-1806 .	153
Fig. 13.	Andre skibstyper fordelt på størrelsesgrupper 1733, 1769 og 1798	58	Fig. 29.	Algierske søpas til provinsfartøjer, grupperet efter angivne destinationer 1749-1806	155
Fig. 14.	A. Byse og skude, Stibolt, 1760'erne	60	Fig. 30.	Ejendomsforhold belyst ved målebreve fra årene efter 1726	170
	B. Krejert og hundekrejert, Stibolt, 1760'erne .	60	Fig. 31.	Rasmus Hansen, Randers, portræt 1797	179
	C. Krejert, Koefoed, ca. 1780	61	Fig. 32.	Brændegalease, Truslew 1805	191
	D. Finlapperskude, Koefoed, ca. 1780	60			
	E. Finlapperskude og stettinergalease, Truslew 1805	63			
Fig. 15.	A. Galeoth og galease, Stibolt, 1760'erne	61			
	B. Galease, Koefoed ca. 1780	62			
	C. Tremastet galeoth, Koefoed ca. 1780	63			
	D. Konstruktionstegning til galeoth, P. J. Kønig, 1752	62			

Fortegnelse over bilag på microfiche

1. Nogle til kildehenvisninger i Bilag 2	1,1-6	24. Kerteminde	2,55-56
2. Hjemmehørende skibe fordelt på størrelsesgrupper		25. Odense	2,57-58
1. Dragør	2,1	26. Bogense	2,59-60
2. Helsingør	2,2-5	27. Middelfart	2,61-62
3. Rørvig	2,6-8	28. Assens	2,63-65
4. Kalundborg	2,9-11	29. Fåborg	2,66-67
5. Samsø	2,12-13	30. Kolding	2,68-70
6. Korsør	2,14-16	31. Fredericia	2,71-73
7. Skelskør	2,17-18	32. Vejle	2,74-75
8. Næstved	2,19-21	33. Horsens	2,76-78
9. Vordingborg	2,22-24	34. Århus	2,79-81
10. Præstø	2,25-26	35. Ebeltoft	2,82-83
11. Køge	2,27-28	36. Grenå	2,84-86
12. Stege	2,29-30	37. Randers	2,87-89
13. Bornholm	2,31	38. Hadsund (Mariager og Hobro)	2,90-91
14. Stubbekøbing	2,32-33	39. Ålborg	2,92-96
15. Nykøbing F.	2,34-35	40. Læsø	2,97-98
16. Nysted	2,36-37	41. Fladstrand	2,99-101
17. Bandholm	2,38-39	42. Skagen	2,102-103
18. Nakskov	2,40-42	43. Hjørring	2,104-105
19. Rødby (Dragsminde, Kramnitse)	2,43-44	44. Thisted	2,106-109
20. Sakskøbing	2,45	45. Ringkøbing	2,110-112
21. Rudkøbing	2,46-47	46. Varde, fra 1791 incl. Nordby	2,113-114
22. Svendborg	2,48-51	47. Ribe	2,115-118
23. Nyborg	2,52-54	48. List	2,119-120

3. Kalkuleret antal og læstetal for enkelte landsdele, 1750-1807, 1707, 1731 og 1733	3,1-2
4. Besejling 1733 for hvert enkelt toldsted fordelt på afgangshavne	4,1-7
5. Besejling 1769 for hvert enkelt toldsted fordelt på afgangshavne	5,1-7
6. Besejling 1798 for hvert enkelt toldsted fordelt på afgangshavne	6,1-7
7. Provinsfartøjer indkommet til København fra udlandet 1733, 1769 og 1798	7,1
8. Fartøjer indkommet til København fra indlandet, fordelt efter afgangshavn	8,1

Sageregister

Accise, 70
Acciseregnskaber, 23f, 60, 68ff, 95, 188
Admiralitetet, 13, 19, 22, 161ff
Admiralitetslister, 19f, 26f, 42
Algierske søpas, 42, 153ff
Amsterdamladning, 111
Angivelsespligt, 69
Antegnelser, 22
Ballast, 87, 90, 92, 97, 105, 114, 117, 142, 146
Belåning af skibe, 171f
Bemanding, 166f
Besejlingsliste, 23, 68
Bilbrev, 43, 167
Bjergning, 173
Bojert, 57, 77
Bomsejl, 57, 189
Bopæl, skipperes, 164ff
Borgerskab, 36, 159ff
Borgerskabsprotokoller, 163f, 184
Bornholmerure, 141
Brig, 63f
Brigantine, 63
Brændejern til skibsmåling, 45
Brændejagt, 181
Brændeladninger, 73, 76, 79, 82f, 90, 96, 97ff, 102, 107, 119, 143
Brændeoplag, 136
Brændeskipper, 182
Brændetransporter, 132ff, 182
Brændevinsbrændere, 184
Bysse, 56
Bæltsbåd, 25
Både, 39, 51
Bådfart, 93, 98, 106, 112, 142f, 147f
Captein, 156, 164, 165
Certificater, 10
Chalup, 62f
Courant, 76
Croner, 76
Databehandling, 71
Defensionssskibe, 105, 122
Ejendomsforhold, 167ff
Ejendoms-kriterium for skibe, 36, 42
Ejendomsret til skibe, 43
Evert, 62
Fabrikmester, 50
Familierederi, 150, 168ff, 179
Finlapperskude, 57, 136
Fiskefartøjer, 25, 39, 42, 51, 80, 81, 93, 96, 107, 176
Fiskehukkert, 62
Fiskek vase, 42, 141, 152
Fiskeladning, 105, 107
Flensborgladning, 76, 100f
Flensborgskippere, 86, 87
Flyttegoods, 89
Fløjte, 55ff, 72
Folketællinger, 164
Forlis, 26, 40
Fortoldning, 25, 68, 76, 83, 101

9. Besejlingstal for 1786, 1792, 1795 og 1805 fra Mallingiana	9,1
10. Skibe indkommet fra Norge 1733 for hvert enkelt tolddistrikt fordelt på danske, norske og hertugdømmeskibe	10,1
11. Skibe indkommet fra Norge 1769 for hvert enkelt tolddistrikt fordelt på danske, norske og hertugdømmeskibe	11,1
12. Skibe indkommet fra Norge 1798 for hvert enkelt tolddistrikt fordelt på danske, norske og hertugdømmeskibe	12,1

Fragt fart, 74, 75, 77, 78, 79, 82, 85, 91, 92, 93, 106, 114f, 148, 152, 161f, 183, 185
Fregat, 63
Fynsk jagt, 55
Færgebyer, 11, 77, 80, 92, 94
Færgefart, 25f, 37, 42, 77, 80, 81, 87, 92, 93, 149
Føring, 181
Galease, 57ff
Galease d' allemagne, 59
Galeoth, 57ff
Galeothskib, 56, 57f
Gall., 60
Generalkommissariatet, 12
Generalekstrakt, 22
Generaltoldkammeret, 9, 17, 20, 22, 23, 68, 162f
Geografisk kode, 71
Graffiti, 50
Grønlandsfart, 110ff
Halvandenmaster, 57, 59
Handels- & Industrietidende, 19
Havneforhold, 73, 75, 77, 78, 81, 85, 87f, 89, 91, 94, 96, 98, 99, 107, 109, 110, 112, 189f
Helsingør færgetaug, 18, 80
Hertugdømmeskippere, 41, 43, 69, 72, 88, 93, 94, 95, 96, 100
Hjemsted, 27, 35ff
Hovedreder, 36, 167
Hukkertgalease, 62
Hulkort, 71
Hundekrejert, 57
Hvalfangst, 109ff
Hækbåd, 56
Høkerbøtte, 67, 140ff, 181
Høkerbøtteladning, 84, 85, 90, 97, 101, 105, 107, 133
Jagt, 50, 51ff, 64
Jernmonopol, 146
Jydske Efterretninger, 70, 182
Kadrejere, 18, 80
Kassation af regnskaber, 9, 22, 69f
Kat, 56
Kirkebøger, 68, 161, 164, 182
Klarering, 43, 68, 76, 83, 101
Klinkbygget, 51, 54, 56
Kodning, 71
Kommercekollegium, 10f, 13ff, 22, 122, 162
Kommercelæst, 27, 35ff, 44ff
Konge-jagter, 51
Konstruktionstegning, 50
Konsumtionsgodtgørelse, 163
Korn- & fedevareladninger, 100, 109, 146
Kornmonopol, 122, 145, 149
Kravelbygget, 53, 54
Krejert, 55ff
Kræmmer, 181
Kuf, 62
Kvase, 42
Københavnreladning, 84, 90, 101, 102, 105
Københavns Magistrat, 136
Købmænd, 171, 175, 180ff
Kåg, 109

Ladningseksempler, 76, 78f, 81, 83, 84, 85, 90, 97, 100, 101, 102, 104, 105, 107, 109, 110, 111
 Lastepenge, 9, 76, 83
 Limfjordsfiskeriet, 103ff
 Lodseri, 173, 176
 Lübeckerladning, 78f
 Læst, 27, 35ff, 44ff
 Magasinkorn, 74, 76, 82, 85, 87, 94, 112, 133, 135
 Magistratsarkiver, 23
 Magistratsattest, 76
 Mallingiana, 22, 124f
 Markedssejls, 93, 143
 Marstallere, 48, 54, 91, 92, 138ff
 Mellemjagt, 80
 Mellemrigstold, 76
 Målebrev, 42, 43f, 45, 68, 167
 Målestok til skibsmåling, 45
 Nabodistrikter, 114f
 Norske afgangshavne, 74, 76, 88, 96, 99, 100, 104, 108, 110
 Oederske efterretninger, 19, 132
 Ophugning, 26, 40
 Oplagsfrihed, 122, 191
 Oplagte skibe, 26, 86
 Oppepenge, 76
 Overvintring, 36, 106
 Paketfart, 80, 98
 Passagerer, 182
 Passerseddel, 81
 Pinas, 55
 Pink, 56
 Politi- og Kommercekollegiet, 12
 Prampenge, 85
 Pælemast, 56f
 Pæreskude, 90, 94
 Rederibog, Dragør, 172f
 Rekonstruktionsbrev, 43
 Rentekammeret, 9ff, 22, 68, 136, 159f
 Returladning, 87, 90, 92, 97, 101, 105, 115, 117, 142, 146, 149
 Revision af regnskaber, 68, 70
 Rorsjolle, 51
 Ruglæst, 45
 Rytterdistrikt, fynske, 159
 Salg af skibe, 26, 40
 Saltladninger, 105, 119, 122
 Sandskuder, 56f, 108f, 162
 Sjettedelsmoderation, 27f, 34, 45
 Skattemandtal, 44, 164
 Skib, som typebetegnelse, 55ff
 Skibsbygning, 37f, 43, 49, 50, 62, 65f, 144, 158, 171, 175
 Skibslister, 9, 12, 17, 20, 22, 25f, 36ff, 68, 167
 Skibsinventarier, 49, 53
 Skibsmåling, 27, 37f, 44ff
 Skibsmåleren i København, 45, 53, 167
 Skibsmålingsdirektion, den norske, 14
 Skibsnavne, 68, 157
 Skibsparter, 169ff, 177ff
 Skibsportræt, 50
 Skibstyper, 48ff
 Skiftearkivalier, 49, 68, 164, 168
 Skipper, 180ff
 Skipperlaug, Københavns, 38, 40, 135
 Skipperskift, 23f, 43f, 109
 Skude, som typebetegnelse, 55ff
 Skøde, 43, 167
 Skøde- og panteprotokoller, 167ff
 Skåninger, 166f
 Slup, 62
 Smakke, 62
 Smugleri, 68f, 91, 92, 96, 99, 122, 138, 160, 162, 164
 Snau, 63
 Snaubrig, 63
 Snekke, 62
 Spejlgaleoth, 59
 Spejljagt, 59
 Spejlkrejert, 59
 Stenkul, 136, 142, 151

Stettinergalease, 55
 Stiftamtarkiver, 22f
 Stiftamtænd, 12, 13, 14ff, 22f, 24, 70, 159f
 Stiftsrelationer, 13, 67, 72ff, 117, 120, 122, 164
 Strandinger, 106, 154
 Strædsfarer, 152
 Strømtold, 41, 86, 92, 95, 96, 149f
 Stykgods, 143, 182, 185
 Svenske afgangshavne, 72, 76, 78, 82, 103, 105
 Svenske fartøjer, 72, 94, 95, 105, 113
 Sælfangst, 110ff
 Sætteskipper, 161, 162f, 168f, 173, 175, 176, 181, 183f, 185f
 Sønrollering, 19, 22, 25, 30, 162f
 Søforsikring, 90, 151, 179, 183
 Sølimitter, 163, 165, 166
 Søordbog, 49ff
 Søruller, 163, 164
 Tabelkommissionen, 20
 Tabelkontoret, 20
 Tinglysning, 43, 167
 Tjalk, 62
 Toldarkiver, 22
 Toldekstrakter, 9, 12, 22, 68
 Toldlister, 9, 12, 17, 20, 22, 25f, 36ff, 68, 167
 Toldregnskaber, 9, 17, 22, 68ff
 Toldseddel, 42, 68f, 76, 79
 Trankogeri, 110
 Trekantsrejser, 77, 86, 92, 93, 102, 106, 109, 113
 Trælastladning, 81, 100, 104, 146
 Trælastlæst, 44f
 Tønde, som mål for skibe, 96
 Udenrigsfart, 42, 67, 101, 105, 106, 113, 178ff
 Udførselsstatistik, 69, 72
 Vagtprotokol, 69
 Vareliste, 68, 72
 Vestindiske Compagni i Århus, 157
 Ærøboer, 138ff
 Øborettheder, 79, 85, 92, 111, 159, 161f
 Øresundstold, 43, 80, 122, 145f, 149f
 Østersnekke, 112
 Østersøhavne, 102, 106, 113, 148ff

Stedregister

Agger, 108
 Allinge, 83
 Altona, 148
 Amager, 82
 Amsterdam, 152, 170
 Amrum, 29, 36, 42, 112, 153f
 Anholt, 98
 Anneberggård, 81
 Arnis, 139
 Assens, 93f, 118
 Bagenkop, 93
 Bandholm, 29, 41, 85f
 Bangsbostrand, 107
 Ballum, 112
 Barritskov, 136
 Bilbao, 156
 Blokkhus, 46, 64, 108
 Børgense, 10, 94
 Bornholm, 16, 17, 19, 24, 28, 31, 42, 83f, 126, 140f
 Bramsnæs, 146
 Bøgestrømmen, 176
 Bådsbøl, 112
 Christiansø, 42
 Dragsholm, 81
 Dragsminde, 88
 Dragør, 11, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 24, 27, 28, 31, 34, 38f, 51, 54, 59, 65, 72ff, 80, 82f, 127, 132ff, 143, 165, 172f
 Dronningmølle, 136
 Dræby, 161, 177
 Ebeltoft, 26, 31, 33, 97f, 127, 168f
 Eckernförde, 136
 Egersund, 139

Egholm, 81
 Ejderkanalen, 127
 Elben, 111f
 Emmerlev, 174
 Espergærde, 143
 Fakse, 143
 Fanø, 24, 29, 31, 36, 62, 65, **111f**, 126, 147f, 162, 164f, 174
 Fejø, 41, 85, 165, 185
 Femern, 106
 Fjellerup, 135
 Fladstrand, 18, 19, **107**, 125
 Flensborg, 101, 136, 139f, 174
 Fredericia, 59, **95f**, 120
 Frederikssund, 81
 Frederiksværk, 151, 175
 Fyns stiftamt, 17
 Fæmø, 85, 165
 Føhr, 112, 153f
 Fåborg, 28, 31, 33, 59, **91**, 127, 152, 154ff, 163, 181, 184
 Galmsbøl, 174
 Gedser, 87
 Gilleleje, 81, 143
 Grenå, 16, 31, 33, 40, **98**, 127, 133ff, 167f, 182
 Haderslev, 39
 Hadsund, 31, **98f**, 135
 Hals Barre, 103
 Hamborg, 110ff, 113, 148, 151
 Hanstholm, 108
 Harboøre, 108
 Hasle, 83
 Hasselø, 165
 Hauge, 160f
 Hellebæk, 136
 Helsingør, 18, 33, 42, **80f**, 127, 142f, 152, 153ff, 176
 Herlufsholm, 78
 Hertugdømmerne, 41, 43, 69, 72, 88, 93, 94, 95, 96, 100, 113f
 Hesselager, 166
 Hirsholmene, 107
 Hjerting, 110f, 174
 Hjørring, 18, 46, **108**, 147
 Ho, 110f
 Hobro, 16, **98f**
 Holbæk, 81, 175
 Holland, 109ff, 113, 120f, 151
 Holmsland, 174
 Holstebro, 109, 111, 170
 Hornbæk, 81, 136, 143, 165, 176
 Horsens, 31, **99ff**, 123, 127, 140f, 181
 Hov, 93
 Humlebæk, 143
 Højer, 112
 Hørsholm amt, 136
 Issefjorden, 81
 Island, 157
 Jammerbugten, 108
 Kalundborg, 12, 18, **75f**
 Kalø Vig, 182
 Kap Finisterre, 153
 Kappeln, 139
 Karrebæksminde, 78
 Kastrup, 42
 Kerteminde, 25, 39f, **89**, 123
 Kiel, 136
 Kikhavn, 81
 Klim, 108
 Klitmøller, 46, 64, 108, 159, 165, 170
 Knuthenborg, 85
 Kolding, **95**, 127
 Korsør, 17, 43, **76f**, 157, 185
 Kragenæs, 185
 Kronborg amt, 136
 København, 15, 17, 18, 34, 40, 42, 60, 67, 70, 75, 80, 82, 84, 88, 97ff, 105, 113ff, 126ff, 149
 Køge, 26f, 33, 39, **72f**
 Lakkeles, 92
 Langeland, 92, 162

Ledreborg, 146
 Lemvig, 109, 170
 Lillebælt, 93
 Limfjordsbyer, 24
 List, 29, 42, **112**, 127, 153
 Lumby, 159
 Lübeck, 59, 84, 86, 106, 113, 148f
 Læsø, 16, 28, 33, 36, 47, **106f**, 165
 Løgstør, 103f
 Løkken, 64, 108, 165
 Løvenholm, 40
 Manø, 111, 162
 Mariager, 14, 28, 33, **98f**, 127
 Maribo, 41, 85, 138
 Marstal, 91
 Mejlgårds Strand, 135
 Mejrup, 182
 Mellerup, 180
 Middelfart, 26, 39, 41, 45, **94**
 Middelhavet, 152, 155
 Midtsund, 89
 Munkebo, 161
 Møn, 119
 Nakskov, 26, 31, 33, 39, **86f**, 118f, 120, 123, 127, 138, 141f, 143f, 167f, 185
 Nebel, 170
 Neppe, 93
 Nexø, 83, 141
 Nibe, 16, 18, 103f
 Niblum, 112
 Nivå, 136, 143
 Nordby, 32, 147f, 162, 164
 Norge, 75, 79, 84, 88, 94, 99ff, 104f, 108f, 113ff, 126ff, 144ff, 149ff, 183ff
 Nyborg, 31, 67, **91f**, 127, 155, 169
 Nykøbing Falster, 10, 74, **87f**
 Nykøbing Mors, 103f
 Nykøbing Sjælland, 81, 175
 Nyord, 165, 176f
 Nysted, **85**, 120, 138
 Nysø, 73
 Nærum, 143
 Næstved, 33, 35, 42f, **78f**, 118, 119, 123
 Nørager, 40
 Odense, 31, 33, 39, 59, 60, 67, **88f**, 120f, 152, 155, 157, 159ff, 163f, 167f, 177f
 Oreby, 85, 165
 Ovegård, 99
 Pommern, 54, 59
 Præstø, 73, 119
 Randers, 16, 23, 31, 42, **102f**, 127, 144, 146, 152, 155f, 167f, 179f
 Ribe, 28, 31, 43, 69, **111f**, 147f, 174
 Ribe stiftamt, 16, 18
 Ringkøbing, 18, 28, 36, 46, **109f**, 120, 125, 167f, 169f, 174
 Ristinge, 92
 Roskilde, 81
 Roskilde Fjord, 81
 Rudkøbing, 11, 31, 33, 40, 60, **92f**, 162
 Rungsted, 136, 143
 Rygårdsstrand, 40
 Rødby, 33, **88**, 138
 Rømø, 112, 127
 Rønne, 83, 141
 Rørvig, 18, 19, 39, **81f**, 127, 141, 165, 175f
 Rågå, 85
 Sakskøbing, 10, 29, 85
 Samsø, 12, 14, 19, 24, 33, **79**
 Sct. Hans Landdistrikt, 160
 Seden, 161
 Sejerø, 12
 Sild, 112
 Sjællands stiftamt, 15, 16, 17
 Skagen, 18, 25, 54, 64, **107**
 Skelskør, 40, 59, **77**
 Skibshusene, 89, 161, 165, 178
 Skive, 16, 18, 103f

Skræm, 170
 Skårupøre, 42, 175
 Slesvig, 87
 Sletten, 143
 Slettestrand, 108
 Smidstrup, 143
 Snekkersten, 136, 143
 Spodsbjerg, 93
 St. Sebastian, 156
 Stege, 26, 36, 42, 43f, **73f**, 119, 167f, 176
 Stenderup, 136
 Stevnhoved, 99
 Stige, 89, 159ff, 165, 177ff
 Struer, 109
 Stubbekøbing, 11, 40, 41, **84f**
 Svaneke, 83, 141, 152
 Svendborg, 26, 31, 37, 39f, 41, 42, 63, 65, **89ff**, 118f, 120f, 123, 127, 140ff, 143f, 162f, 164, 168, 175, 181, 184f
 Sæby, 107
 Sønderborg, 40, 139
 Sønderho, 32, 69, **111f**, 126, 147f, 162, 164, 174
 Thisted, 18, 46, 56f, 103f, **108f**, 147, 170
 Thurø, 59, 150f, 165, 175
 Tisvildeleje, 81
 Torneby Strand, 108, 159
 Torup, 46, 108
 Torup Strand, 46, 57, 108
 Tranum, 46
 Troense, 41, 165, 175
 Trondheim, 101f
 Tunø, 100
 Tønder, 112
 Tåsinge, 41, 47, 161, 167, 175
 Ugelhuse, 103
 Ulsund, 176
 Varde, 28, 31, 33, 43, **110f**, 147f, 174
 Vedbæk, 143
 Vejle, 39, 70, **96**, 127, 170
 Vester Vandet, 170
 Vestindien, 155, 157
 Vestjylland, 47, 62, 65, 108ff, 147f, 162, 169ff
 Vesterlands Føhr, 29, 42, 112
 Vestøerne, 42, 153f
 Viborg, 170
 Viborg stift, 16, 18
 Vigsø, 108, 165, 170
 Villingeæk, 143
 Vindeby, 41, 175
 Vordingborg, **74f**, 118
 Vorupør, 108
 Warnemünde, 87
 Ærø, 91, 93
 Ærøskøbing, 40, 138
 Øresund, 127, 142f
 Ørsted, 186
 Øster Vandet, 170
 Åbenrå, 136, 139
 Ålborg, 11, 14, 19, 23, 24, 31, 33, 36, 42, 45, 57, 59, 70, **103ff**, 118f, 120f, 125, 127, 144, 152, 154ff, 190
 Ålborg stiftamt, 17, 18
 Ålsgårde, 81
 Århus, 31, 33, 37f, **101f**, 127, 154ff
 Århus stiftamt, 15, 16
 Åsum, 160

Personregister

Aaris, Peder Pedersen, Skipper, Korsør, 77
 Aastrup, Frederik, Reder, Randers, 179
 Adriansen, Jan, Skipper, Dragør, 38, 173
 Ahrentsen, Andreas, Skipper, Ringkøbing, 169
 Alberg, familien, Svendborg, 184
 Alberg, Johanne, Svendborg, 184f
 Albiert, Niels Andersen, Skipper, Svendborg, 166
 Andersen, Anders, Skipper, Århus, 37
 Andersen, Knud, Skipper, Kolding, 95

Andersen, Niels, Skipper, Svendborg, 161, 166, 171, 181
 Andersen, Poul, Skipper, Randers, 152
 Andersen, Ole, Skipper, Stege, 43f
 Andersen, Rasmus, Skipper, Tåsinge, 175
 Andersen, Svenning, Regimentskvartermester, 169
 Augustini, Martin, Captein, Randers, 179
 Bang, Johannes, Købmand, Odense, 177, 179
 Barfod, Jørgen H., 21, 34, 55
 Basse, Poul, Skipper, Kolding, 95
 Bay, Rudolph, Købmand, Randers, 171
 Bertelsen, Mads, Skipper, Ålborg, 106
 Bertelsen, Rasmus, Foged, Dragør, 136
 Birch, Hans Kiøller, Skipper, Nexø, 60
 Bladt, Petter, Skipper, Flensborg, 76
 Blanchenborg, Borgmester, Odense, hans enke, 160
 Boe, Hans Hansen, Skipper, Nyord, 176
 Bolt, Købmand, Nakskov, 185
 Brach, Niss, Captein, Randers/København 180
 Brand, Rasmus Petersen, Skipper, København, 40
 Brandt, Ole, Skipper, Nyord, 176
 Branner, Rasmus Pedersen, Skipper, København, 40
 Brims, Niels, Skipper, Vordingborg, 74
 Brock, Hans, Købmand, Grenå, 148, 183
 Brouwer, Pieter Sjoukes, Captein, Helsingør, 154
 Brown, Peter Stouker, Captein, Helsingør, 154
 Bryde, Anders, Skipper, Stege/Næstved, 35
 Bullerup, Hans, Skipper, Odense, 60
 Bullerup, Jens, Skipper, Odense, 60
 Børentsen, Hans, Reder, Helsingør, 154
 Bønberg, Søren, Skipper, Hjerting, 110
 Cabel, Jens Christensen, Søfarende, Ebeltoft, 168f
 Calløe, Lauritz, Captein, Randers, 152, 179
 Captein den Gamle, Jan, Dragør, 173
 Chapman, F. af, 49ff
 Christensdatter, Gertrud, Skipperenke, Stege, 44
 Christensdatter, Maren, Stige, 171
 Christensen, Anders, Skipper, Grenå, 182
 Christensen, Hans, Skipper, Nykøbing M., 104
 Christensen, Niels, Købmand, Bornholm, 84
 Christophersen, Christen, Skipper, Stokke Sogn, 104
 Christophersen, Ernst, Skipper, København, 105f
 Claasen, Simon, Skipper, Amrum, 154
 Claessen, Andreas, Commerceraad, Helsingør, 154
 Clausen, Claus Jacob, Skipper, Købmand, Svendborg, 184
 Clemmensen, Niels, Skipper, Svendborg, 185
 Colding, Mickel, Skipper, Ebeltoft, 168
 Colding, Mikkel, Skipper, Ebeltoft, 37
 Colding, Niels Mickelsen, Skipper, Ebeltoft, 168
 Colding, Søren Pedersen, Søfarende, Ebeltoft, 168
 Corneliussen, Poul, Husmand og Skipper, Hornbæk, 176
 Corneliussen, Sibrant, Skipper, Dragør, 38
 Danielsen, Christen, Skipper, Stige, 171f, 180
 Dardarell, Nicolaj, Skipper, Nakskov, 169, 171
 Detmar, Jacob, Købmand, Nakskov, 148
 Dienstmann, Lauritz Peter, Skipper, Randers, 152
 Diken, Captein, 143
 Dolmer, Søren Andersen, Handelsmand, Grenå, 169
 Dorothea Margrethe, Truels Matzens enke, Ålborg, 156
 Dyreborg, Rasmus, Skipper, Odense, 179
 Dyrhauge, Hans Sørensen, Skipper, Nyborg, 41
 Edeman, Johannes, Skipper, Trondheim, 105
 Egens, Niels, Skipper, Ebeltoft, 168
 Eichstedt, v., Generalinde, 85
 Eilschow, Madam, Købmandshus i Odense, 177f
 Elsegaard, Jens Rasmussen, Skipper, Ebeltoft, 168
 Faber, Nomen, Skipper, Nakskov, 185
 Fabricius, Henrik, hans enke, København, 101
 Frandsen, Hans Rasmussen, Skipper, Vindeby, 175
 Frandsen, Rasmus, Skipper, Vindeby, 175
 Frantzen, Frantz, Handelsmand, Svendborg, 175
 Friis, Andreas Madsen, Skipper, Stige, 178
 Friis, Mads Andersen, Skipper, Stige, 177ff
 Friis, Peder Bertelsen, Skipper, Nakskov, 171
 Frydendal, Knud Chr., Købmand, Odense, 177
 Fuglsang, Jens, Amtsforvalter, 169
 Fulesang, Jens, Skipper, Klitmøller, 109

Gaj, Peder, Skipper, Læsø/Ålborg, 107
 Gersdorph, Stiftamtmand, 15
 Gieding, Jens, Reder, Middelfart, 163
 Giønnerup, Anders Jensen, Skipper, Grenå, 183
 Gotschalk, Johan Wilhelm, Købmand, Odense, 177
 Graa, familien, Svendborg, 184
 Graa, Gumme, Købmand, Svendborg, 175
 Graa, Knud, Købmand, Svendborg, 169
 Graa, Knud Jørgensen, Skipper, Svendborg, 181
 Graa, Lars, Købmand, Svendborg, 175
 Graa, Peder Knudsen, Skipper, Svendborg, 169, 181
 Green, Rasmus, Skipper, Stege, 176
 Groenewegen, 50
 Grønbech, Jochum Hansen, Skipper, Stege, 169
 Gylding, Michel Jensen, Skipper, Horsens, 100
 Gylling, Hans Jensen, Skipper, Århus, 37
 Hage, Johannes Jensen, Købmand, Stege, 157
 Hagedorn, Bernhard, 51
 Hammer, Helge, 75
 Handrup, Peder, Søfarende, Ebeltoft, 168
 Hansen, Hans Christian, Reder, Randers, 156, 179
 Hansen, Johan, Sætteskipper, Korsør, 185
 Hansen, Mads, Søfarende, Ebeltoft, 168
 Hansen, Peder, Skipper, Præstø, 73
 Hansen, Peder, Skipper, Randers/Sønderho, 179
 Hansen, Rasmus, Reder, Randers, 156, 179
 Hansen, Thomas, Reder, Randers, 179
 Hansen, Thomas, Skipper, Vejle, 39
 Harboe, Hans Christensen, Skipper, Sønderborg, 94
 Helle, Rasmus Hansen, Sætteskipper, Nakskov/Fejå, 185
 Helles, Poul Rasmussen, Ebeltoft, 168
 Hempel, Christian, Skipper, Fåborg, 186
 Henriksen, Jens, Skipper, Marstal, 139
 Henriksen, Thomas, hans enke, Ebeltoft, 168
 Hermansden, Rasmus, Skipper, Svendborg, 142
 Hermansen, Albreth, Skipper, Marstal, 138f
 Hiardemaal, Christen, Skipper, Klitmøller, 109
 Hiernøe, Anders Andersen, Skipper, Horsens, 101, 181
 Himmerig, Niels Madsen, Reder, Ålborg, 172
 Hincheldey, Peder, Købmand, Stege, 176
 Hinrichsen, Anders, Skipper, Flensborg, 100
 Hiort, Skipper, 182
 Holck, Agent, 23
 Holm, Købmand, Nakskov, 185
 Holm, Christen, Vejer og Måler, Ebeltoft 168
 Holm, Edvard, 15
 Holm, Kammerraad, Herredsfoged, Odense, 177
 Holms Enke, Reder, Odense, 179
 Holms Enke og Co., Reder, Helsingør, 154
 Homoe, Povel Jensen, Skipper, Grenå, 98
 Horneman, Frederick, Købmand, Næstved, 78
 Houmann, Hemming Olsen, Skipper, Kromand, Nyord, 176
 Houmann, Ole Olsen, Skipper, Nyord, 176
 Hyldtofte, Hans, Købmand, Nakskov, 169
 Hyllerup, Andreas, Købmand, Odense, 169, 171
 Hyllerup, Laurs, Købmand, Odense, 171
 Höver, Otto, 51, 59
 Høy, Johannes Nielsen, Skipper, Sønderho, 174
 Ingemandsen, Dirch, Skipper, Dragør, 38
 Isach, Mogens, Skipper, Nyord, 176
 Iversen, Graves, Skipper, Hjørring, 111
 Iversen, Joh. Frid., Købmand, Odense, 177
 Jacobsen, Cornelius, Skipper, Dragør, 83, 135
 Jacobsen, Marchus, Skipper, Svendborg, 166
 Jacobsen, Ole, Skipper, Tjøme, 81
 Jannetz, Claes, Skipper, Ålborg, 106
 Jensen, Jacob, Skipper, Nyord/Præstø, 176
 Jensen, Jep, Skipper, Horsens, 101
 Jensen, Mads, Bonde og Gårdbeboer, Rørvig 176
 Jensen, Niels, Skipper, Fejå, 41
 Jensen, Niels, Købmand, Skipper, Svendborg, 185
 Jensen, Poul, Skipper, Nakskov, 171
 Jessen, Jess, Skipper, Stige, 177f
 Joensen, Niels, Varde, 111
 Joensen, Niels, Skipper, Stubbekøbing, 85
 Johansen, Johannes, Skipper, Sønderborg, 76
 Johannsen, Niss, Skipper, Ålborg, 156
 Juel, N., Baron, Reder, Tåsinge, 41
 Just, Jørgen, Skipper, Nakskov, 171
 Jyde, Jørgen Nielsen, Skipper, Dragør, 38
 Jyde, Niels Jensen, Skipper, Nakskov, 169
 Jørgensen, Jacob, Skipper, Fåborg, 181
 Jørgensen, Peder, Skipper, Ho, 110
 Jørgensen, Søren, Skipper, Odense, 169
 Keyser, Jens, Skipper, Troense, 148
 Kiellingshuus, Farver, Odense, 177
 Killerup, Rasmus, Skipper, Svendborg, 177
 Kirsten, Marchus Jacobsen, Svendborg, 166
 Kjeldsen, Jens, Skipper, Rudkøbing, 93
 Knag, Rasmus Jacobsen, Købmand, Stege, 169
 Knudsen, Christen, Skipper, Svendborg, 90, 181
 Koch, Sætteskipper, Svendborg, 185
 Koch, Christen, Skipper, Ebeltoft, 168
 Koch, Johan Christopher, Forpagter, Lunderis, 169
 Koch, Mads Nielsen, Skipper, Grenå/København, 182
 Koed, Morten Madsen, Skipper, Haderslev/Middelfart, 93
 Kolbye, Bertel, Ringkøbing, 174
 Kolby, Søren Jensen, Skipper, Samsø 100
 Kolding, Michel Pedersen, Skipper, Ebeltoft, 183
 Kornbech, Peder, Skipper, Odense, 44
 Krarup, Christian, Deibjerglund, 169
 Krempin, Hendrich, Skipper, Rostock, 85
 Kromann, N. M., 147
 Krum, Jacob, Skipper, Nakskov, 185
 Kruse, Christen Pedersen, Sætteskipper, Korsør, 185f
 Kruse, Jacob, Skipper, Rudkøbing, 93
 Kyvling, Thomas Jensen, Lønborg, 169
 Kønneman, Commerceraad, København, 84
 Lafretzen, Willum, Skipper, Flensborg/Vordingborg, 74
 Larsen, Rådmand, Borgmester, Nyborg, 183
 Larsen, Christen, Skipper, Kragør, 104
 Larsen, Christen, Søfarende, Grenå, 182
 Larsen, Hans Christian, Skipper, Nakskov, 185
 Larsen, Peder, Skipper, Fåborg, 80
 Larsen, Peder, Skipper, Skagen, 80
 Larsen, Peter, Skipper, Dragør, 38
 Laursen, Jens, Skipper, Kerteminde, 88
 Lelling, Olluf, Købmand, Næstved, 79
 Lind, Jens, Odense, 88
 Lind, Jens Henriksen, Captein, Stege/København, 157
 Lindam, Tolder, Odense, 164
 Lollick, Jørgen, Skipper, Århus, 80, 102
 Lorendzen, Christian, Skipper, Sønderborg, 76
 Lorentzen & Jørgensen, Købmandshus, Odense, 177
 Lottrup, Christian, Købmand, Odense, 177
 Lucht, Peder, Sætteskipper, Middelfart, 163
 Lund, Inspektør, København, 136
 Lund & Chapman, Rederfirma, Helsingør, 154
 Læssøe, Mads Andersen, Skipper, Sakskøbing, 80
 Madsdatter, Maren, Rørvig, 176
 Madsen, Jens, Skipper, Århus, 37
 Madsen, Morten, Odense, 169
 Madsen, Niels, Skipper, København, 40
 Madsen, Niels, Skipper, Ålborg, 106
 Madsen, Peder, Skipper, Nyborg, 183
 Madsen, Sti, Skipper, Ebeltoft, 168
 Mandal, Hans Jørgen, Skipper, Skelskør, 78
 Marchussen, Henning, Søfarende, Svendborg, 166
 Marchussen, Jens, Skipper, Jørgensby, 76
 Matsen, Stie, Skipper, Ebeltoft, 97
 Matzen, Truels, Reder, Ålborg, 156
 Mette, Thomas Henriksens enke, Ebeltoft, 168
 Meyer, Bartholomæus, Købmand, Stege, 176
 Midlerkamp, Købmand, Nakskov, 185
 Milbradt, Carl, Sætteskipper, Troense, 175
 Munck, Søren Pedersen, Skipper, Ebeltoft, 168
 Muus, Lauritz, Skipper, Kerteminde, 89
 Møller, Lars Nielsen, Skibsbygmester, Troense, 175
 Møller, Peder Christensen, Skipper, Ebeltoft, 97, 168
 Mørch, Ole, Rådmand, Christiansand, 146
 Nammens, Ketel, Skipper, Føhr, 154
 Nielsdatter, Karen, enke, Thurø, 150

Nielsen, Anders, Skipper, Svendborg, 161
 Nielsen, Asmus, Skipper, Dragør, 173
 Nielsen, Christian, Skipper, København, 40
 Nielsen, Cornelis, Foged, Dragør, 172
 Nielsen, Hans, Skipper, Sakskøbing, 165
 Nielsen, Hans, Skipper, Skibhusene, 148
 Nielsen, Hans, Skipper, Stige, 178f
 Nielsen, Henning, Matros, Svendborg, 166
 Nielsen, Jens, Skipper, Horsens, 100
 Nielsen, Knud, Skipper, Odense, 44
 Nielsen, Lars, Skipper, Stubbekøbing, 41
 Nielsen, Niels, Skipper, Rønne, 84
 Nielsen, Niels, Skipper, Svendborg, 161
 Nielsen, Niels, Skipper, Ålborg, 106
 Nielsen, Peder, Skipper, Ebeltoft, 168
 Nielsen, Peder, Skibsmåler i København, 45
 Nielsen, Poul, Skipper, Svendborg, 90, 161
 Noer, Per Hansen, Skipper, Nakskov, 185
 Nordager, Jacob Larsen, Skipper, København, 40
 Nørager, Chr., Tolder og Rådmand, Odense, 159f, 171
 Oeder, Finansråd, 19
 Ole, Thomas Jensen, Skipper, Sønderho, 174
 Olrik, C. M., 23, 190
 Olsen, Albert, 145f
 Olsen, Christen, Skipper, Stege, 73
 Olsen, Christen, Skipper, Åsgårdsstrand, 104
 Olsen, Hans, Fisker, Husmand, Skipper, Hornbæk, 176
 Olsen, Jens, Skipper, Nyord, 176
 Olsen, Peder, Skipper, Dragør, 38f
 Olufsen, Christen, Matros, Stege, 44
 Onnes, Fobbe, Skipper, Ameland, 111
 Orten, Jens, Kammerråd, Byskriver, Odense, 177, 179
 Passer, Theis, hans enke, Dragør, 173
 Paulsen, Jens, Skipper, Præstø, 73
 Pedersdatter, Anne Marie, Skipperenke, Stige, 178
 Pedersen, Christen, Skipper, Rudkøbing, 44
 Pedersen, Hans, Troense, 175
 Pedersen, Jens, Skipper, Korsør, 77
 Pedersen, Lauritz, Skipper, Grenå, 80
 Pedersen, Lauritz, Skipper, Århus, 37
 Pedersen, Mathias, Skipper, Ebeltoft, 168f
 Pedersen, Niels, Skipper, Bonde og Gårdbeboer, Rørvig, 176
 Pedersen, Peder, Skipper, Tørekov, 73
 Pedersen, Rasmus, Husmand, Skipper, Rørvig, 176
 Pedersen, Søren, Skipper, Dræby, 177
 Pell, James, Captein, Helsingør, 154
 Pettersen, Cornelius, Skipper, Dragør, 83
 Pibmager, Chr. Pedersen, Stubbekøbing, 85
 Ploug, Jørgen, Reder, Fåborg, 186
 Ploug, Simon, Reder, Fåborg, 186
 Pontoppidan, Erik, 15f
 Polsen, Christian, Købmand, Næstved, 78
 Poulsen, Niels, Skipper, Ålborg, 104
 Poulsen, Niels, Søfarende, Ebeltoft, 168
 Poulsen, Cornelius, Fisker og Husmand, Hornbæk, 176
 Poulsen, Jørgen, Skipper, Svendborg, 91
 Præst, Christian, Skipper, Dragør, 38
 Qvist, familien, Svendborg, 184
 Qvist, Christian, Købmand, Svendborg, 175, 177
 Rask, Anders Knudsen, Skipper, Ebeltoft, 168
 Rasmusdatter, Anne, Skipperenke, Nakskov, 172
 Rasmussen, Hans, Købmand, Ebeltoft, 168
 Rasmussen, Niels, Søfarende, Rørvig, 176
 Rasmussen, Peder, Skipper, Rørvig, 176
 Rasmussen, Peter, Skipper, Svendborg, 185
 Rasmussen, Rasmus, Skipper, Nakskov, 171
 Rasmussen, Søren, Skipper, Århus, 102
 Riegels, N. D., 15f, 67
 Riising, Hans, Købmand, Odense, 177
 Ring, familien, 175, 178
 Ring, Christen, Skipper, Thurø, 150f
 Ring, Jørgen, Skipper, Thurø, 150
 Ring, Niels, Skipper, Thurø, 150f, 167, 175
 Robbertsen, Robbert, Skipper, Rønne, 180
 Rodenborg, Anders, København, 101
 Rohde, Jens Jensen, Consumtionsforpagter, Ebeltoft, 168

Rohloff, Martin Georg, Captein, Helsingør, 154
 Roland, Peder Nielsen, Skipper, Nyborg, 41
 Rød, Anders, Skipper, Nakskov, 87
 Røding, J. H., 49
 Røepstoft, Peder, Birkefoged, Lunderis, 169
 Sahl, Karen, Kappel, 171
 Sand, Laurs, Skipper, Thorup Strand, 46, 57
 Scheel, Jørgen, Byfoged, Stubbekøbing, 44
 Schimmelman, Greve, 19
 Schive, Claus, Holstebro, 111
 Schiønning, Niels Juhl, Consumtionsforpagter, Skipper, Fåborg, 181
 Schlütter, Henrich, Skipper, Stubbekøbing, 85
 Schrøder, Christen, Skipper, Ærskøbing, 44
 Schultz, Enrolleringschef, 26f
 Schumager, Peter Sørensen, Skipper, Dragør, 38f
 Sehested, Henrik Claesen, Skipper, Ringkøbing, 169f
 Sehestedt, Stiftamtmand, 159f
 Simonsen, Casper, Skipper, Nakskov, 80
 Smit, Jens, Skipper, Tønsberg, 72
 Staal, Ditlev, Købmand, Stubbekøbing, 44
 Stadfeldt, S., 23
 Stefning, Rasmus, Skipper, Nakskov, 172
 Stibolt, A. H., 50, 56ff
 Stibolt, H. H., 50, 56ff
 Stiesøn, Hans Nielsen, Skipper, Nakskov, 183
 Stige, Christen Pedersen, Skipper, Rudkøbing, 44
 Strømberg, Peder Hansen, Skipper, Dragør, 38
 Stude, Hans Jørgen, Skipper, Købmand, Korsør, 185
 Stær, Christen, Skipper, Århus, 37
 Szymanski, Hans, 51, 59
 Søe, Christen, Holmsland, 174
 Sørensen, Casper, Skibsbygmester, Thurø, 177
 Sørensen, Jacob, Skipper, Vordingborg, 74
 Sørensen, Peder, Skipper, Århus, 37
 Sørensen, Søren, Skipper, Sæby, 107
 Taanum, Niels, Skipper, Randers, 186
 Tank, Roar, 145f
 Thomas, Dojte, Captein, Helsingør, 154
 Thomasen, Anders, Skipper, Hirsholmene, 107
 Thomsen, Hans, Skipper, Kolding, 95
 Thomsen, Jens Sørensen, Skipper, Grenå, 169
 Thomsen, Sønnich, Skipper, Randers, 152
 Thormøhlen, Jørgen, København, 101
 Thrane, Frantz Olesen, Skipper, Skagen, 64
 Tingberg, Niels, Skipper, Svendborg, 185
 Top, Peder Hansen, Købmand, Nakskov, 171
 Torstensen, Henrik, Skipper, Køge, 72
 Trampe, Greve, Odense, 177
 Trap, Jens, hans enke, Randers, 179, 186
 Troensegaard, Anders, Skipper, Tåsinge, 175
 Trojl et Comp., C, Rederfirma, Helsingør, 154
 Truslew, Christen, Skipper, Arendal/Løkken, 165
 Truslew, Niels, 50, 55, 57
 Tønnes, Jan Jansen, Skipper, Dragør, 38
 Tønnesen, Claus, Skipper, Dragør, 38
 Tønnesen, Sibrant, Skipper, Dragør, 38
 Voigt, Commerceråd, Skibsreder, 73
 Welling, Rasmus, Reder, Randers, 156f, 179, 186
 Werth, Jan Madsen, Skipper, Dragør, 38
 West, Niels, Skipper, Svendborg, 166
 Wilson, William, Captein, Helsingør, 154
 Witzen, Peter, Captein, Randers, 152
 Wochmann, Peter Nielsen, Skipper, Dragør, 38
 Østrup, Johannes, Odense, 177
 Østrup, Rasmus, Købmand, Odense, 177

Skibsregister

Århus, Århus, 157
 Ane Chatrine, galease, 16 kmcl, Odense, 178
 Ane Kirstine, galease, Randers, 186
 Anna, jagt, Vejle, 48
 Anna Catrina, jagt, 4 kmcl, Nakskov, 171
 Anna Chatrine, galeoth, 7 kmcl, Grenå, 182
 Anna Kirstine, jagt, 7 kmcl, Nakskov, 172

Anna Catrine Dorth Holm, galease, 32 kmcl, Odense, 178
 Anne Sophie, galease, 14 kmcl, Odense, 178
 Birthe Sophie, jagt, 12 kmcl, Svendborg, 175
 Bornholm, Rønne, 157
 Catharine, jagt, 11 kmcl, Rørvig, 176
 Catharine, skude, 12 1/2 kmcl, Grenå, 57
 Christianshaab, jagt, 24 kmcl, Rudkøbing, 53f
 Concordia, 102 1/4 kmcl, Føhr, 154
 Constantia, galeoth, Odense, 88
 Corsøer, Korsør, 157
 De fem Brødre, galease, 19 kmcl, Stege, 157
 De fire Brødre, jagt, Marstal, 48
 De fire Søstre, jagt, Svendborg, 150
 De Freede, 15 kmcl, Ringkøbing, 46
 De jonge Copman, smaskib, Ringkøbing, 169ff
 De seks Brødre, jagt, 26 kmcl, Odense, 177f
 De seks Sødskende, jagt, 19 kmcl, Svendborg, 150
 De seks Venner, galease, 29 kmcl, Odense, 178
 De tre Brødre, galease, 45 1/2 kmcl, Randers, 152, 157
 De tre Sødskende, 13 1/2 kmcl, Tåsinge, 175
 De trede Brødre, galeoth, Svendborg, 169
 De tvende Forenede, jagt, 10 kmcl, Køge, 166
 Den dobbelte Krage, jagt, 9 kmcl, Horsens, 100
 Den ringende Jacob, jagt, Kolding, 95
 Den unge Tobias, galease, 31 1/2 kmcl, Odense, 178
 Der junge Ferdinand, 55 kmcl, Helsingør, 154
 Die gute Hofnung, 111 1/2 kmcl, Amrum, 154
 Dorothea Margrethe, galeoth, 39 kmcl, Ålborg, 156
 Ebeneser, skude, Torup, 109
 Ebenetzer, jagt, 9 1/2 kmcl, Tåsinge, 175
 Ebenetzer, galease, 39 1/2 kmcl, Randers, 179
 Elisabeth Sophie, jagt, 9 1/2 kmcl, Odense, 178
 Else Marie, 19 kmcl, Korsør, 185
 Emanuel, skude, Grenå, 169
 Emanuel, galease, 39 1/2 kmcl, Odense, 178
 Engel Raphael, skib, Århus, 101
 Enigheden, galease, Randers, 186
 Fortuna, krejert, Århus, 101
 Fortuna, jagt, 4 kmcl, Rødby, 53
 Fortuna, jagt, 6 1/2 kmcl, Nakskov, 53
 Fortuna, galeoth, 9 kmcl, Grenå, 98
 Fortuna, galeoth, 9 kmcl, Nykøbing F., 60
 Fortuna, 13 kmcl, Kolding, 95
 Fortuna, skib, 21 kmcl, Ebeltoft, 168
 Fortuna, skib, 21 kmcl, Odense, 57
 Guden Aae, galease, 61 kmcl, Randers, 157
 Haabet, Nyborg, 157
 Haabet, Randers, 157
 Haabet, skib, Århus, 101
 Haabet, 6 kmcl, Korsør, 185
 Haabet, jagt, 7 1/2 kmcl, Stege, 169
 Haabet, brigantine, 10 1/2 kmcl, Fladstrand, 63
 Haabet, galeoth, 10 1/2 kmcl, Nakskov, 169
 Haabet, 12 kmcl, Holbæk, 166
 Haabet, 16 kmcl, Ringkøbing, 46

Madame Christina, skib, 23 kmcl, Kolding, 95
 Makrelen, krejert, Århus, 101
 Maren, brigantine, 3 kmcl, Fladstrand, 63
 Haabet, jagt, 17 kmcl, Rørvig, 176
 Haabet, galease, 19 1/2 kmcl, Odense, 178
 Helena Charlotte, galease, 27 kmcl, Randers, 152
 Hiorten, jagt, 5 kmcl, Svendborg, 161, 171
 Immanuel, galeoth, Stubbekøbing/Ærskøbing, 44
 Johanne, jagt, 4 kmcl, Nakskov, 185
 Johanne Kirstine, galease, 31 kmcl, Odense, 178
 Johanne Magdelene, galease, 26 1/2 kmcl, Randers, 179
 Johanne Marie, galease, 32 kmcl, Odense, 178
 Johannes, galeoth, 32 kmcl, Odense, 40
 Jomfru Catrine, jagt, 4 1/2 kmcl, Horsens, 181
 Jomfru Maria, skib, Grenå, 171
 Karen Maria, galease, 30 kmcl, Randers, 152
 Kirstine Marie, galease, 32 1/2 kmcl, Odense, 178f
 Kong David, skib, Århus, 101
 Lammet, krejert, 20 kmcl, Samsø, 79
 Lindormen, krejert, 19 kmcl, Mariager, 57
 Løven, krejert, 16 kmcl, Samsø, 79
 Maria, jagt, 3 kmcl, Rødby, 53
 Maria, galeoth, 13 kmcl, Svendborg, 161, 171
 Maria Catharine, jagt, 16 kmcl, Rudkøbing, 53f
 Marie Charlotte, brigantine, 43 kmcl, Randers, 152
 Neptunus, galease, 19 kmcl, Randers, 152
 Obel Catharina, kuf, Sønderho, 174
 Pleyaden, 120 kmcl, Helsingør, 154
 Providentia, galeoth, 14 kmcl, Nakskov, 183
 Provincen Fyen, Svendborg, 157
 Randers Bye, snau, 59 kmcl, Randers, 157
 Randers Haab, Randers, 157
 Salomons erste Gericht, Ringkøbing, 169
 Salvator, skude, Odense, 169
 Salvator, skude, 10 kmcl, Stige, 171f
 Selskabets Haab, 62 kmcl, Århus, 157
 St Jacob, jagt, Grenå, 182
 St Jørgen, galeoth, Kerteminde, 89
 St Peder, galeoth, 12 kmcl, Nyborg, 183
 St Peder, galease, 37 kmcl, Odense, 178
 Stad Ringkøbing, smaskib, Ringkøbing, 169ff
 Stadt Aalborg, defensionsskib, 180 kmcl, Ålborg, 122
 Stadt Odense, 22 kmcl, Odense, 177f
 Ste Anna, krejert, 7 1/2 kmcl, Randers, 171
 Ste Johannis, galeoth, Århus, 101
 Ste Jørgen, skib, 34 kmcl, Grenå/København, 40
 Ste Peder, skib, 36 kmcl, Grenå/København, 40
 Svanen, bysse, Århus, 101
 Tobias, galeoth, 14 1/2-16 kmcl, Korsør, 60
 Tobias, galeoth, 15 kmcl, Kolding, 95
 Tobias, galease, 31 1/2 kmcl, Odense, 178
 Unge Tobias, galeoth, Odense, 169
 Wendelboe, Ålborg, 157
 Zenette Marie, jagt, 25 1/2 kmcl, Randers, 179

English Summary

An English translation of the title of this work is: »From Galiot to Galeass. A study of provincial shipping industry in eighteenth-century Denmark«. The significance of the subtitle is emphasised in the preface, for this book cannot be considered the definitive work on Danish provincial shipping in the eighteenth century. Rather, it seeks to survey this hitherto virtually unresearched field and provide an initial investigation. As a pioneering study it also has to tackle successive problems of terminology, sym-

bolised in the title, »From Galiot to Galeass«. Changes in nomenclature did not unambiguously reflect changes in reality.

The book consists of three parts. The first five chapters discuss the ships, their number, types and total carrying capacity. The following five chapters discuss the extent and nature of the shipping industry, whilst the last chapters consider crucial problems regarding skippers and ship-owners.

Chapter I surveys the administrative history of the compilation of statistics during the eighteenth cen-

tury. Right from the beginning of the century there was a clear interest in the size and number of ships, both on the part of the authorities seeking to establish proper statistics on trade and industry, and for the more immediate purpose of ascertaining in a given situation how many ships would be available for transport in war or similar circumstances. This ambivalence prevailed throughout the century, with successive Colleges of Commerce acting as exponents of the »pure« statistical approach, whilst the Admiralty was typically that part of the administration which often desired information out of strategic interests.

Shipping lists in the customs accounts provided the basis for nearly all the tables compiled in the eighteenth century, and hence for virtually all statistics published then or later. (cf. Fig. 2) It has been possible to trace the course of the lists from the local authorities through possible intermediary offices to the central administration, and a basic irregularity has thereby become apparent, in that the customs districts in Denmark did not correspond to the other administrative subdivisions. Ships registered on islands or in localities without municipal rights were as a result often overlooked. A thorough critical review of the statistical material compiled especially by the College of Commerce in the later half of the century has provided sufficient grounds for describing the eighteenth century as »the period of imperfect statistics«. Improvements were made, but the statistics did not become entirely reliable or precise. Nevertheless research into the origins of all the known data on provincial shipping has revealed that a substantial amount of the basic material has survived. Some of it was used by contemporaries for tables, but much has lain unused since the eighteenth century, amongst the relatively few customs accounts that have survived, amongst the archives of the central administration, or amongst those of some of the intermediary offices. Chapter II therefore discusses what opportunities have been available of tracing lists and other information on the number and size of registered ships, and describes the procedure for the collection of material. It has proved feasible to estimate the size of the fleet in approximately 50% of the potential instances for the nearly 50 provincial customs districts in the period 1700 to 1807. Unfortunately, the latter half of the period is far better covered than the earlier.

Whilst a large part of the customs accounts have been destroyed, the so-called *accise* (excise) accounts are in many instances still extant. Excise was payable on the ships themselves on arrival, and the accounts therefore contain similar information on the shipping industry. It has thus been possible to collate the actual shipping lists with information derived from the excise accounts regarding the number of ships sailing within certain customs districts. In this way coverage for the period 1700-1750 has been increased to approximately 30%, and that for 1750-1807 to more than 80%.

All this information has been recorded for each customs district year by year on microfiche (Supplement II), and provides the basis for the statistical analysis in the following chapter. Beforehand, however, an account is given of the principles of selection adopted in the numerous instances where more than one set of information is available for a single year. It has become apparent that there are in several respects inconsistencies in those shipping lists compiled by the customs officials, evident both where the original has survived and where only copies are known. The compilation of the tables for chapter III has therefore necessitated revaluations, at times quite drastic ones, and gaps in the material have been filled by means of interpolation. Finally it is emphasised that the results of chapter III have been worked out, as it were, on the premises of the eighteenth century, insofar as quite essential fundamental concepts have been taken at face value. This applies both to the question of what was considered to be the home port of a ship, and to the unit of measurement for the ship's capacity, the commercial last.

Chapter III contains the main results, tabulated in Fig. 4. For the period before 1750, completely reliable data are available only the years 1707, 1731 and 1733, whilst estimates are offered for 1701, 1711, 1726, 1741 and 1746. By contrast, it has been possible to give a continuous series covering each year in the period 1750-1807, although this has involved a number of interpolations.

The general trend thus becomes clear. It is apparent that in the earlier half of the century the total tonnage probably merely fluctuated within the range of 5000 to 7000 commercial lasts. A growth began before the middle of the century, and although Fig. 4 illustrates certain fluctuations, the total

tonnage had demonstrably doubled by 1800. By then there were nearly one-and-a-half times as many ships, each with an average capacity which had increased by a similar amount, producing a doubling of the total capacity.

Fig. 5 analyses this growth in terms of the different regions, namely Zealand and its smaller islands, Lolland-Falster, Funen, the eastern coast of Jutland and the western coast of Jutland. The greatest differences in development occurred between 1733 and 1750, when the total tonnage in the districts of eastern Jutland and Lolland-Falster declined markedly, whilst that of especially Zealand and Funen increased. In the second half of the century the relative growth in the different regions became more even, although a continued decline is evident for Lolland-Falster, with a corresponding marked development in western Jutland.

There were also shifts in the relative distribution between individual customs districts. Fig. 6 indicates each district's percentage share of the total tonnage for selected years. The eight districts with the largest share accounted for 48.2% of the total in 1707, and no less than 66.3% in 1807; an increasing concentration is thus clearly evident (cf. p. 31). Important amongst the areas of real growth was Dragør, the small shipping town at the southern tip of Amager near Copenhagen; and, in the second half of the century, the customs districts around Svendborg in southern Funen, the island of Fanø off the west coast of Jutland, and the island of Bornholm in the Baltic. The area around Ålborg in northern Jutland and the market town of Århus on the east coast of Jutland remained strong throughout the century.

At the end of chapter III a comparison of these results is made on the one hand with what is known about the size of the merchant fleet in the second half of the seventeenth century, as discussed in Jørgen H. Barfod, *Danmark-Norges handelsflåde 1650-1700*; and on the other hand with available information for the nineteenth century, especially for the period from 1832, when officially published modern statistics were introduced. Finally the development in the provincial districts is compared with what is known about Copenhagen's shipping industry, which was flourishing in the eighteenth century.

It is thus possible to conclude that, although provincial shipping lost ground to that of the capital already at the end of the seventeenth century, it kept

up rather better than hitherto assumed during the eighteenth century, at a time when Copenhagen's merchant fleet probably trebled in size, from around 10,000 to nearly 30,000 commercial lasts. A rapid development followed in the decades towards the middle of the nineteenth century, whereby provincial shipping clearly surpassed that of the capital. The main areas of growth during the nineteenth century were in the first instance the Svendborg district and the islands of Fanø and Bornholm. These areas are still today considered the »classic« areas of Danish shipping, and it is now apparent that the origins of their strong position can be traced back to the eighteenth century.

Although the statistics on the merchant fleet have been worked out on the assumption that the information regarding the home port and the commercial last can be taken at face value, these very fundamental statistical terms are themselves analysed in chapter IV. Some shipping lists from the years 1733, 1769 and 1798 have been compared with the sailings registered in the customs accounts for the same years - and virtually complete sets of accounts have, exceptionally, survived (cf. chapter VI).

The quality of the shipping lists appears to be vindicated by this checking procedure, in that it is generally fairly straightforward to re-identify the listed vessels in the accounts. Changes of skipper, purchase or sale seem to explain adequately the fact that the customs accounts also mention a number of ships and skippers not indicated in the lists. In addition, however, there was a tendency, especially early in the century, to name the home port of the skipper rather than of the ship during customs clearance. This is explained by the fact that customs clearance of small domestic vessels did not require documentary evidence of ownership, but merely the certificate of measurement, in which was indicated the home port of the skipper. Only late in the century do we find an explicit recognition that the home port was the place where the principal owner of the ship lived.

The certificate of measurement also indicated the size of the ship in commercial lasts. The technique of measurement remained unaltered throughout the period, although a number of demands for more thorough inspection of the certificates suggests that not everything was in perfect order in this respect. It is possible that the tonnage may at times have been underestimated - especially early in the century - but

this distortion cannot have been sufficiently considerable to affect the impression of long-term growth established in chapter III.

Finally an assessment is made of the potential error which might accrue from the use of shipping lists, whose criteria of ownership related to the vessels themselves, in conjunction with accounts, where the home port of the skipper was what was normally indicated. Here again the errors are not significant enough to affect the results of chapter III, since the ship and the skipper normally belonged in the same place.

The types of ships current in the domestic trade in Denmark in the eighteenth century are discussed in chapter V. There is no reliable pictorial material from the early eighteenth century, and only from the 1760s onwards do we have drawings indicating common types of small vessels. Proper paintings of ships only appeared at the end of the century, and illustrate solely the largest provincial ships engaged in foreign trade. This chapter therefore concentrates on the nomenclature found in the material on the three thoroughly treated years, 1733, 1769 and 1798. Fig. 9 fully enumerates the proportion of each type of vessel in the total provincial fleet.

The most common vessel was the *jagt* (one mast, rigged as a sloop). It was a small vessel, with an average capacity in 1733 of between four and seven commercial lasts (10 - 20 tons), but it was built larger and larger in the course of the century, as indicated in Fig. 11. A similar increase in average size occurred for the galiots and galeasses (both with two masts, rigged as a ketch). Galiots and galeasses alternately occupied second place, numerically. A shift from galiot to galeass is clearly suggested in the use of nomenclature, but the reality is more difficult to establish. The word galeass appeared just about the middle of the century, and in the second half of the century a clear distinction was made between the round-sterned galiot and the flat-sterned galeass (cf. Fig. 15A). However, several explicitly flat-sterned galiots have been found in the shipping lists of the 1730s, suggesting that the change in nomenclature did not coincide chronologically with changes in methods of construction.

The older types of vessel known as *krejert*, *skib* and *skude* were still found in 1733, but disappeared almost entirely during the second half of the century. The small *evert* used along the west coast of Jutland,

and the large brigs in the eastern districts of Denmark, were new.

It has proved possible to classify the provincial fleet of 1798 according to place of construction (p. 65), and a clear connection has been established (except in one instance) between the place of construction and the home port. Each part of the kingdom was, to quite a large extent, self-sufficient in small ships, and this would suggest that further research on the history of ship-building is likely to reveal local characteristics. The exception here is the Zealand area, where the large Dragør fleet consisted predominantly of vessels imported from Pomerania.

Finally a clear typological distinction has been established between the Dutch-dominated west coast of Jutland and the eastern districts. This means that the traditional illustrations of Dutch types of ships so extensively used in the Danish historical literature on maritime trade can be considered valid for the west coast only, and not for the small vessels of eighteenth-century Denmark as a whole.

Part Two starts with chapter VI, which discusses first the traditional attitude towards the small-scale shipping industry of the eighteenth century. Contemporaries showed nothing but disdain for the predominantly domestic trade which, in the best mercantilist tradition, was not considered profitable for the economy of the country. It is even more remarkable that subsequent historical literature has entirely accepted this view in its few scattered comments on the subject.

Chapter VI then discusses the value of the customs accounts and the supplementing excise accounts as historical sources. The occurrence of extensive smuggling no doubt reduces their reliability with regard to the quantity of transported goods, but as far as the actual completion of a given sailing is concerned, the customs accounts must be considered to be a self-correcting system. At each outward clearance of a ship a customs permit had to be completed, which on arrival constituted documentation of where the ship had come from. The section of the customs records dealing with arrivals consists of copies of these customs permits, which had originally been submitted with the accounts when they were sent for auditing. The excise accounts turn out, on examination, to be near duplicates of the customs accounts.

The chapter ends with a description of the treat-

ment of the nearly complete runs of customs accounts for the years 1733, 1769 and 1798. The information on the date of arrival, the name of the skipper, home port, port of departure, type of ship, capacity in commercial lasts and whether the ship was loaded or in ballast was fed into a computer and subsequently processed. This involved, for the three years chosen, altogether approximately 30,000 computer cards. The processing of this material provided the basis for the subsequent chapters in Part Two.

Following the introductory chapter VI, chapter VII provides a very broad description of the shipping as it appeared in each customs district in the year 1733. The great length of this chapter (p. 71 - p. 112) and the amount of detail is a result of the desire to give an impression of the prevailing geographic conditions. The chapter constitutes, as it were, a gazetteer of provincial shipping in Denmark in 1733, with an outline of the sailings, their extent and direction, for each customs district. Typical examples of cargoes and their composition are given, together with details concerning customs clearance, frequency of sailings, etc. Finally the factual outline emerging from the treatment of the customs accounts is compared with an extensive series of reports which the College of Commerce assembled in 1735-36. These reports clarify the contemporary attitudes towards, and the views of local authorities on, what was happening in shipping and maritime trade. Juxtaposed with the material of the customs accounts, these reports are marked by an excessive pessimism, and a recurrent insistence that there had previously been far more ships, far better conditions, better port facilities, and so on.

Chapter VII is arranged according to geographic areas, and within each of these the customs districts are grouped according to whether shipping was directed primarily towards the capital or towards Norway (a preliminary analysis having ascertained that there were characteristic differences). The breadth of treatment in chapter VII permits a more selective and comparative treatment of the material in the following chapters.

Chapter VIII first of all sums up the main features of the 1733 shipping industry treated in depth in the previous chapter. It is apparent that the shipping industry was predominantly concerned with domes-

tic trade between the different parts of the kingdom, that is, between Denmark, Norway and the duchies of Schleswig and Holstein. Only in the southern part of the west coast of Jutland was direct trade with the United Provinces maintained. In the eastern districts of Denmark the only significant foreign trade was with Lübeck, where considerable quantities of groceries and small goods were fetched. Trade to and from the provincial districts was predominantly a two-way exchange, as indicated by the fact that a great majority of vessels returned directly to their port of departure. Involvement in trade outside the home district was exceptional, and when it occurred it usually centered on a neighbouring district. Norway and Copenhagen were by far the most common destinations for trade from provincial districts, and a considerable degree of specialisation is apparent. The Norwegian trade prevailed in the northern part of the west coast of Jutland, in northern Funen and in the districts around Lillebælt and Storebælt, as well as in a number of districts in eastern Jutland. Equally clearly, the Copenhagen trade was predominant in some of the districts of Lolland-Falster, southern Funen and parts of eastern Jutland (see also Fig. 22, p. 129). The goods taken to Norway were grain and provisions, those to Copenhagen the same together with firewood. Greater differences are apparent in the return cargoes, where iron and timber from Norway were much more important than the relatively few groceries and manufactured goods brought back from Copenhagen. The close maritime contact with the capital was in a number of instances very marked, a fact which previous historical literature has not brought out.

A hitherto untouched problem is then tackled: the question of how representative the customs accounts of a single year in fact are. An analysis based on the extant excise accounts from years adjacent to 1733 (cf. Fig. 18) suggests such a degree of stability from one year to the next that it must be permissible on the basis of data on the activity of a single year to draw fairly wide-reaching conclusions regarding the short term.

Finally the chapter deals with the general tendency in the 1730s to reminisce about »a golden age«. On the basis of data on the shipping activity at a number of customs points from the beginning of the century, it seems justifiable to conclude that trade had not been more flourishing in the period before

1709, before Denmark-Norway became involved in the Great Northern War. This is all the more remarkable in that the 1730s have generally been considered years of crisis, for example with regard to grain exports to Norway. This crisis in sales, characterised by low prices, cannot be shown to have produced a drop in activity in the shipping industry. Chapter IX deals with provincial maritime trade within the kingdom in the period from 1733 to the end of the century. Data for the years around 1769 indicate that shipping also in this period remained fairly stable in the short term. An earlier, only partially extant set of shipping statistics is also consistent with the picture established here on the basis of shipping data from the customs accounts of 1733, 1769 and 1798.

Fig. 20 compares 43 customs districts for the years 1733 and 1798, and shows the continued prevalence of Norway and Copenhagen as the main destinations for provincial shipping. There was an overall increase in activity in all the customs districts, but there were changes with regard to which ships were sailing. Vessels from Dragør, Marstal and Norway were playing a larger role, whilst the percentage share of ships from the provinces themselves and from Copenhagen was declining. The next section describes in greater detail the distribution of sailings to the capital and to Norway, illustrated in Figs. 22-24. A considerable degree of continuity in geographic specialisation becomes apparent: the respective predominance of the Norway trade or the Copenhagen trade in the different districts remained unaltered throughout the century.

The ships from Dragør, whose share of the Copenhagen trade increased, concentrated primarily on the transport of grain and firewood. Fig. 25 illustrates the rapid increase in cargo capacity, and the Dragør ships seem to have been particularly serious competitors against shipping from parts of eastern Jutland specifically in the firewood transport to Copenhagen. A comparison between the activity of vessels from Grenå (in eastern Jutland) and Dragør shows that the 1740s were in this respect decisive. It is clear that the Dragør skippers broke the traditional inflexible pattern of a two-way pendulum trade, and instead collected firewood wherever it was available. It is evident from contemporary assessments that the firewood trade was hardly considered profitable in Grenå, whilst in Dragør it was consi-

dered the keystone in the shipping industry. It is impossible to provide a fully satisfactory economic explanation for the competitiveness of the Dragør skippers, but it is apparent that they completed more sailings every year than others.

A similar group also adopting a more flexible trading pattern were the skippers from the town of Marstal on the island of Ærø (which belonged to the duchy of Schleswig). Their penetration of the domestic trade within the kingdom of Denmark is indicated in Fig. 26. The skippers from Marstal formed a group similar to those from Dragør, except for the fact that they concentrated on the grain trade, the trade in provisions and mixed cargoes, and were involved in shippings between towns in the kingdom and in Schleswig. Once again it is impossible to indicate their competitiveness statistically, but it is clear that small vessels from specialised shipping communities had considerable success in areas which were no longer of interest to the larger ports and the capital. The skippers from Dragør and from Marstal can be said to have had a complementary function vis-à-vis Copenhagen, which developed a considerable trade to more distant destinations.

The food requirements of the capital created, throughout the century, a basis for the small-scale shipping known as *høkerbøttefart* or *pæreskudéfart* (pejorative terms which might be rendered as »trade with pedlars' tubs« or »pear-boat trade«). A consistent pattern of pendulum-traffic, involving numerous small vessels from specific districts, survived virtually unaltered throughout the century. The circle of participants was, however, widened slightly over the period; small vessels from newly growing coastal communities joined in the second half of the century, for example from Nyord on Møn, from Rørvig at the mouth of the Issefjord, from the islands south of Svendborg, and elsewhere. It is noticeable that a marked development also occurred in the nature of the return cargoes from Copenhagen, which became more substantial and far more varied in content. This must indicate that the capital's manufactured goods and groceries were becoming increasingly competitive, enabling Copenhagen to gain a stronger position compared with the traditional supplier, Lübeck. Moreover, the development indicates a growing demand in the provinces.

The whole area between Elsinore and Copenhagen was indeed undergoing a rapid development,

with a very significant increase in local traffic. Here again the main products were firewood and food, as well as bricks for the capital.

The exchange of goods between the provinces themselves never increased particularly significantly, since a large part of the overall increase consisted of for example the more flexible sailing patterns of the Dragør vessels, going from one provincial port to another in ballast to get their cargo. Wheat from Lolland-Falster, herring from Ålborg, dried flatfish from Skagen (the Skaw) or Fladstrand, and clogs from Århus were typical provincial products transported by sea to other districts within the country. Moreover, a closer examination of data on the Norwegian trade indicates that the overall increase was caused not least by a greater participation by the Norwegians themselves. The Danish vessels normally sailed with cargo in both directions, while the Norwegian vessels often returned in ballast after delivering a cargo of timber in Denmark. The flow of goods was thus predominantly towards Denmark, and there was spare capacity in the opposite direction. Danish grain exports to Norway have been much debated in the historical literature, but this study should make it clear that the Danish grain export trade cannot in the last instance be considered in isolation from the Norwegian timber export, which must have tended to reduce freight charges for cargoes going north.

Finally we can establish that conditions on the west coast of Jutland remained radically different from those prevailing in the rest of the country. The northern districts of western Jutland concentrated entirely on trade with Norway, whilst the southern ones continued the traditional contact with the south and west, towards the Elbe, Hamburg and the United Provinces. The tip of Jutland was still a clear dividing-line for small-scale shipping, and Copenhagen continued to play absolutely no role in maritime trade along the west coast.

Foreign trade proper is discussed in chapter X. The trade with Lübeck declined both relatively and absolutely, whilst at the end of the century more frequent links with other Baltic towns were established. This development was certainly related to the fact that provincial shipping took part in the transport of grain direct from the Baltic to Norway - another example of the break with the inflexible shipping pattern which had prevailed earlier in the

century. Provincial vessels, especially from Dragør, also become increasingly involved in trade links between the capital and western European ports (amongst others).

Another type of source material can be used for the study of very long-distance trade, i.e., involving shipping west of Cape Finisterre. The so-called »Algiers certificates of registration« can, with certain reservations, be used to indicate the development over a longer period, and were utilized in the preparation of Figs. 28-29.

Two groups of provincial vessels stand out. The trade from the small island of Amrum and Vesterlands Føhr in the southernmost part of the west coast of Jutland included some surprisingly large ships, which one may reasonably suspect to be foreign tonnage transferred for convenience to the neutral Danish flag. The same may also apply to some of the large ships whose home port was indicated as Helsingør (Elsinore). There were vessels in this category which the customs officer there reported that he had never seen personally!

Finally there were a number of ships, especially from the merchant ports such as Fåborg, Ålborg, Århus, Odense and Randers, which sailed to Spain, Portugal and the Mediterranean. Provincial vessels took part in the trade to the West Indies only in the most favourable periods; in fact provincial participation over the longer distances can generally be considered marginal, even though the excitement of distant trade has tended to a very large extent to draw the attention of both contemporaries and posterity away from the more everyday and (not least) more common domestic trade.

For the third part of the book, unlike the previous two, it has not been possible to use quantitative material including and covering the whole country. No such material is available to throw light on aspects of the social conditions of the skippers, the ownership of the vessels, or relationships with the owners, merchants and others. Here a traditional mosaic technique has had to be adopted, using scattered information and samples derived from fairly heterogeneous source materials.

Chapter XI begins by discussing the requirement, according to eighteenth - century trade legislation, that skippers be citizens and residents of a market town. A number of examples demonstrate that this

was far from always the case in practice, and that repeated attempts by the local authorities to make all the district's skippers good citizens were often fruitless. In a number of instances geographic conditions made it impossible for the skippers to move to a town, and indeed the legislation did make certain exceptions for inhabitants of a number of smaller islands. Moreover, private landowners or cottagers on Crown land had a legal right to ship local produce independently. Finally, the policy which was actually practised turned out to be quite ambiguous. The Admiralty gave dispensations from the citizenship-requirement, to some extent contrary to existing law. It was in the interest of the Navy that sailors did not acquire citizenship, since they would then more readily be conscripted. The term *sætteskipper* (originally denoting a deputy skipper, later used in the sense of a skipper in the domestic trade) was gradually adopted to describe skippers without citizenship, and this arrangement was formalised in law in 1803. Residence outside a market town was advantageous in terms of taxation, so this emerging practice constituted indirect assistance for rural skippers.

An analysis of samples of 100 randomly selected skippers from 1733 and 100 from 1798 in fact demonstrates that a decreasing proportion of the masters on provincial ships lived in towns: the percentage fell from nearly 60% in 1733 to 40% in 1798.

Only very scattered information is available regarding the origins of the rest of the crews, but all the evidence suggests that seamen and boys came to an even greater extent from areas outside towns. This supports the conclusion that provincial shipping *per se* could less and less be characterised as urban employment.

The ownership of the vessels is discussed in chapter XII, partly on the basis of the evidence in the certificates of measurement for ships from the 1720s and 1730s, partly on the basis of information in the registers of deeds and debentures, which do not provide substantial material until late in the century. This is supplemented with evidence from probate records - a good example of the heterogeneous nature of the sources available for this kind of research.

Instances are readily found of ships owned by the skipper himself, merchant-owned vessels sailing under a *sætteskipper*, ships owned jointly by father and

son who both sailed, by a merchant whose son was master of the family's ship, or owned by small partnerships who also sailed the vessel jointly. Joint ownerships with more than a couple of partners was not very common in the small shipping industry in eastern Denmark, but occurred at the beginning of the century on the west coast of Jutland, apparently in accordance with tradition and as an expedient to spread the cost of acquisition.

It is noteworthy that such a structured system of joint ownership did not exist in the emerging Dragør fleet. Analysis of ownership patterns there has been possible on the basis of a quite exceptional »Ownership protocol«, which throws light on the period from 1766. In Dragør normal joint ownership involved just two partners, and a further subdivision was normally the result of inheritance. Joint ownership therefore cannot be considered a significant factor in the emergence of the remarkably large fleet in Dragør.

A similar conclusion is reached for provincial shipping in the rest of the country, where family ownership was generally the most common throughout the century. Not even Fanø on the west coast - another of the important growth areas - could show anything more than relatively few owners per ship late in the century.

Conditions in two of the provincial merchant ports which were in the lead in the long-distance trade have also been examined. In the material used here, Randers is represented by a few large-scale owners who either had »whole« ships or large shares in them; in Odense, on the other hand, fully structured joint ownerships had actually developed, with the ships typically shared into sixteen parts, owned by a narrow circle of merchants in the town. This is the only case from the end of the century where a clear connection can be seen between the rising number of partners and a phase of new investments.

A number of examples have shown that even small vessels were so expensive compared with immovable property, that finance must have been a problem of major dimensions. The best explanation of how the growth in tonnage during the eighteenth century was achieved is probably found in the tendency to reinvest at the earliest opportunity. In a number of instances, examples have been found of younger skippers starting with very small vessels which they gradually replaced with larger ones.

In the process of analysing ownership conditions, it became apparent that even the terms »skipper« and »merchant« were not at all used in their modern sense by eighteenth-century provincials. In actual fact many who were designated as skippers traded on a large scale, whilst those who called themselves »merchants« often put out to sea.

Chapter XIII confirms, by means of examples, that the use of language during the period was not consistent. Particularly in the trade in firewood and with »pedlars' tubs« to Copenhagen the functions of trade and transport were to a great extent fulfilled by one and the same person, whether he called himself merchant or skipper. There is some reason to suggest that there was a slightly clearer dividing-line in the Norwegian trade, where for practical reasons it was more common for the merchant to stay behind, working together with a skipper who was sent on three long journeys each year. But even in this field examples are found of a town merchant owning a merchant's house and yet undertaking the purely nautical function of sailing a ship. Further examples demonstrate that formal ownership of vessel and cargo, together with the related functions of sailing and trade, were one thing, but the wider potential financial relationships quite another. The economic ties between skippers and those who sailed or traded are easily documented in a number of cases, but the source material does not permit general conclusions. By contrast, it is possible to suggest an increasing differentiation towards the end of the century between the functions of skipper and merchant. An analysis of the burgher nomenclature in Svendborg during the second half of the century appears to demonstrate this clearly. Until the 1780s, burgher letters of privilege often referred to »merchant and skipper«, but thereafter normally to either one or the other.

Finally it is emphasised that this analysis of nomenclature has concentrated, because of the nature of the sources, on the »urban« customs districts, and that the emerging functional differentiation may not have applied to the skippers in rural districts, who largely constituted an additional group of people engaging in small-scale trade or firewood transport on their own account.

Chapter XIV sums up and concludes the study. The fact that there has not, in the course of the work, been substantial opportunities for challenging previously established opinions in any extensive literature

on the subject is accentuated. On the contrary, the study is by nature an exploratory descriptive analysis. The main conclusions established in the study are emphasised: the statistics derived from the research (Fig. 4), the altered but not fully explicable geographic distribution of the fleet before the middle of the century, the greater concentration in fewer districts with a strong maritime bent, a shift in the types of vessel from the older square-rigged to fore-and-aft, and finally the more impenetrable shift from galiot to galeass which is indicated symbolically in the title.

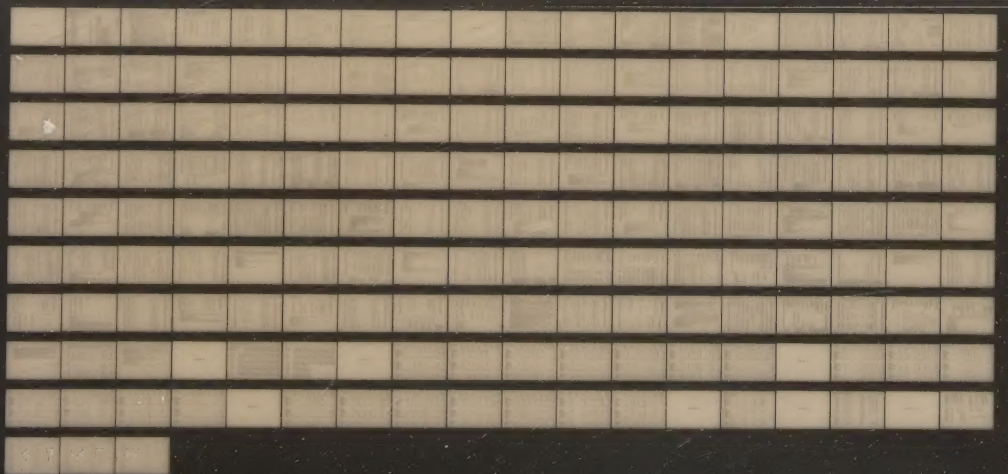
As far as Part Two is concerned, the demonstration of a widespread specialisation between the Norwegian-aimed and the Copenhagen-aimed trade is stressed. Certain »types« have become apparent, notably the »pedlar's tub« and the *jagt* carrying firewood - both of them exponents of a fairly primitive combination of trade and transport in one. Finally the participation of the provincial fleet in proper foreign trade is found to be marginal.

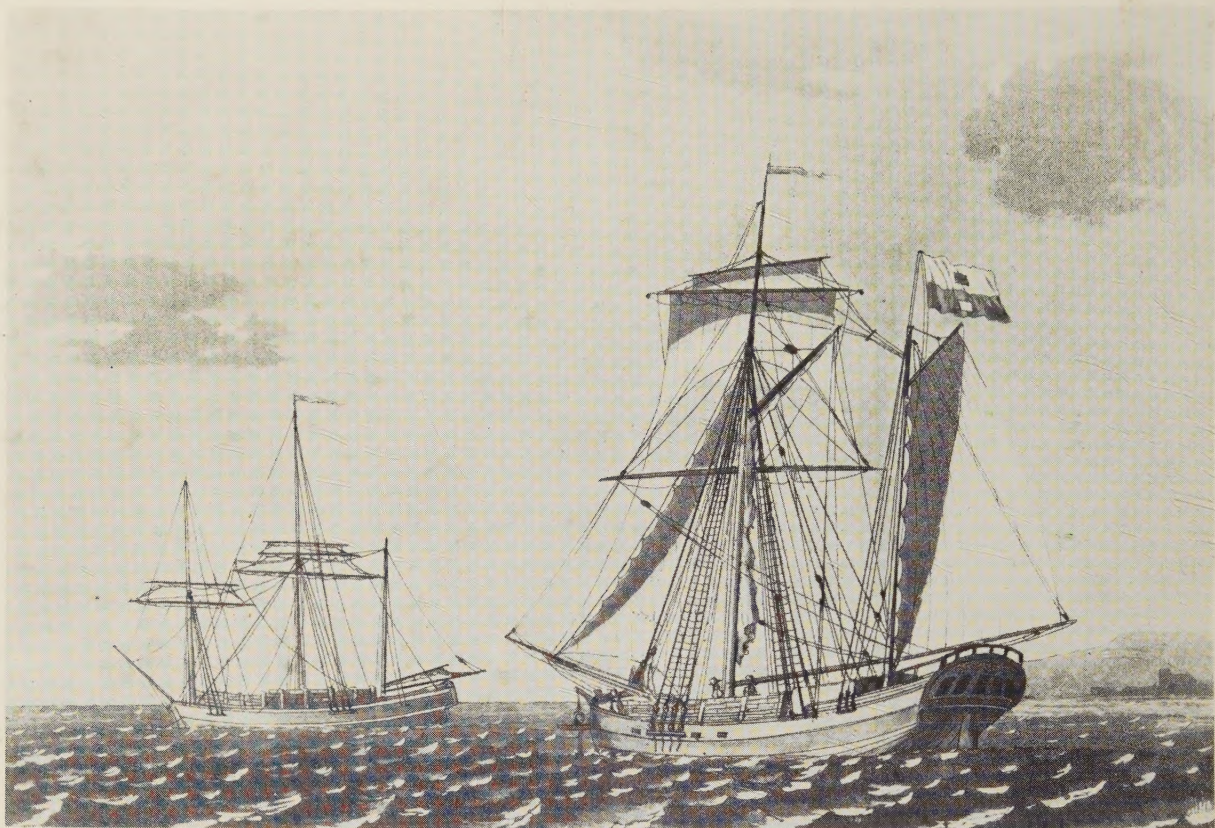
Part Three challenges the assumption that eighteenth-century shipping was particularly town-dominated. On the contrary, the development was in the opposite direction, by virtue of the growth of shipping outside the market towns, which for example is indicated by the increasing number of skippers not resident in the towns. Very small joint ownerships, commonly the family partnership, appear to have been the norm in provincial shipping, and it has become apparent that the terms »skipper« and »merchant« are problematic in their usage during the eighteenth century, even though they develop towards their modern meaning.

The whole of the eighteenth-century development in the provincial shipping industry, moreover, fits in well with current assessments of the period, characterised by economic progress in the last two generations before the Napoleonic Wars. Hitherto, however, attention has to a very large extent centered on the country's flourishing capital. It is now apparent that the provinces were, to a greater degree than hitherto assumed, »drawn along« in the economic growth - provided one includes in the term »provinces« both market towns and rural districts. This study seems to demonstrate clearly the need to work across a traditionally well-established dividing-line between urban and rural history, at least in dealing with the history of the Danish shipping industry.

Translated by Thomas Munck

ISBN 87 Møller, Anders Monrad - Fra Galeoth til Galease. 1/1
87453 Studier i de kongerigske provinser søfart i 18.
48 7 århundrede. Fiskeri- og Søfartsmuseet-Saltvands-
akvariet i Esbjerg 1981. Årsskrift 1981. Bilag.





Provinssøfarten i 1700-tallet er emnet for denne bog. Mest har man hidtil hørt om de få, der dengang gik i langfart, langt mindre om de mange, der holdt sig til hjemlige farvande. Anders Monrad Møller beskæftiger sig med skibene, sejladsen og skipperne. Bogen handler først og fremmest om pæreskudefarten på København, dragørfartøjernes storhedstid i brændetransporten, marstallernes

succesrige indtrængen i kongerigske farvande og den traditionelle pendultrafik mellem Danmark og Norge.

*Småskibsfarten i hele det 18. århundredes danske kongerige er beskrevet, og **FRA GALEOTH TIL GALEASE** er således ikke alene et bidrag til Danmarks maritime historie, men vil også være af interesse for lokalhistorikere over hele landet.*